Die Zwangsreglung des deutschen Großkraftwagenverkehrs, ihre Ursachen, Tatsachen und Bedeutung

---

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde, genehmigt von der Philosophischen Fakultät der Friedrich Wilhelms-Universität zu Berlin

Von **Othmar Ziegler**

aus Müglitz in Mähren (Čechosl. Rep.)

Tag der Promotion: 27. Juli 1934

Tag der mündlichen Prüfung: 17. Mai 1934

74

Referenten: Professor Dr. Constantin v. Dietze
Professor Dr. Ludwig Bernhard

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

INHALTSVERZEICHNIS:

Seite

I. **Die Entwicklung des Kraftwagenverkehrs** 5
II. **Die Wettbewerbsgrundlage des Kraftwagens zur Eisenbahn** . . . 8
III. **Untersuchung des deutschen Transportproblems** 14
1. Die Eisenbahnen:
A) Rechtliche Grundlagen 14
B) Wirtschaftliche Grundlagen 25
2. Der Kraftwagenverkehr:
A) Rechtliche Grundlagen 36
B) Wirtschaftliche Grundlagen 41
3. Das Tarifwesen und die Tarifpolitik der Reichsbahn . . 47
4. Eisenbahntarif und Selbstkostenrechnung 58
5. Synoptische Übersicht zu 1 und 2 64
6. Ergebnis der Gegenüberstellung 64

IV. **Die Wirkungen der Verkehrsumschichtung in Deutschland:**
1. Auf den Schienenweg 65
2. Auf den Kraftwagenverkehr 76

V. **Das gegenwärtige deutsche Verkehrsproblem** 85
1. Theoretische Untersuchung des Problems 88
2. Kritik der Verordnung vom 6. X. 1931 91
3. Die Frage des Verkehrsmonopols 92
4. Die neuesten Maßnahmen der Reichsregierung 99

VI. **Das Kraftwagenproblem im Ausland:**
Allgemeines 102
Frankreich 103
Schweiz 105
Österreich 107
Čechoslowakische Republik 108
England 110
Vereinigte Staaten von Amerika 128

Steuer- und Gebühren-Einnahmen aus dem Kraftverkehr 138
Literaturnachweis 139

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41550815_0125

I.

Das Transportwesen, als ein Teil des Verkehrs, bildet eines der wichtigsten Fundamente unserer Wirtschaftsepoche, ja sogar der ganzen Zivilisation. Schon Adam Smith[1]) erkannte die große Bedeutung des Verkehrs, ebenso wie sie Karl Marx in der beginnenden Industriewirtschaft würdigte.[2]) Er sagte: „Ökonomisch wichtig... ist nur die Kommunikationsindustrie, sei sie eigentliche Transportindustrie für Waren und Menschen, sei sie Übertragung bloß von Mitteilungen, Briefen, Telegrammen usw.... Was aber die Transportindustrie verkauft, ist die Ortsveränderung selbst... Der Tauschwert dieses Nutzeffekts ist aber bestimmt, wie der jeder anderen Ware, durch den Wert der in ihm verbrauchten Produktionselemente..."

Während man noch bei Kriegsbeginn glaubte, daß durch die stetige Entwicklung des Eisenbahnwesens auf lange Zeit hinaus wohl nicht mit nennenswerten Veränderungen des Verkehrsbildes zu rechnen sei, änderte sich dieser Zustand in der Folgezeit gründlich. Die gewaltigen Anforderungen, die in der Kriegszeit an die technischen Wissenschaften gestellt wurden, hatten naturgemäß auch auf dem Gebiet des Verkehrswesens nachhaltige Wirkungen gezeitigt. Die Konstruktion des Explosionsmotors vervollkommnete sich zusehends. Die Einführung modernster Fabrikationsmethoden, z. B. Verwendung hochwertiger Maschinen, die Normung der Fabrikate usw., hob die Produktion, vertikale Konzerne zwecks Materialbeschaffung entstanden und als Krönung intensiver arbeitsteiliger Industriewirtschaft, bedingt durch die steigende Nachfrage, installierte man die Fließarbeit am laufenden Band. Kraftwagen und Flugzeuge mußten in großen Mengen serienmäßig hergestellt werden und gewannen rasch Verbreitung. Insbesondere der Kraftwagen fand dank seiner Schnelligkeit und Wendigkeit als Truppen- und Materialfahrzeug ständig steigenden Einsatz. Der Tank, der unwegsame Strecken zu überwinden hatte, wurde erfunden. Diese furchtbare Kriegswaffe dient heute als Vorbild für den Raupenschlepper.

Nach der Demobilisierung haben die guten Erfahrungen, die mit dem Kraftwagen im Kriege gemacht wurden, die Privatwirtschaft zu einer stärkeren Heranziehung dieses Fahrzeuges bewogen. Große Teile vom Kraftwagenpark der Heeresbestände, insbesondere Lastkraftwagen, wurden an die Privatwirtschaft veräußert, die sich bis

---

[1]) Smith: Inquiry into the nature and causes of the wealth of nations, deutsch von Stirner, Jastrow's Textbücher zu Studien über Wirtschaft und Staat, Bd. 3, S. 96 u. a. O.

[2]) K. Marx: Das Kapital, 2. Buch, bearb. v. B. Kautsky, Leipzig 1929, S. 25.

dahin in geringem Maße dieses Verkehrsmittels bedient hatte. Während im Jahre 1907 in ganz Deutschland nur zwei Kraftlastwagen mit einer Leistung von über 40 PS vorhanden waren,[1]) zählte man.

1929	143.592	Lastkraftwagen
1930	157.432	„
1931	161.072	„
1932	152.420	„ [2])

Noch wenige Jahre vor dem Kriege war man der Auffassung, daß der Kraftwagen trotz seiner zunehmenden Verbreitung sich zum Massentransportmittel nicht eignen würde.[3])

Bis ungefähr zum Jahre 1920 vollzog sich auch die Entwicklung des Kraftwagens, ohne daß die Eisenbahnen durch die Konkurrenz des neuen, zusätzlichen Verkehrsmittels in ihren Arbeitsbedingungen fühlbar gestört wurden. In den folgenden Jahren aber drang der Kraftwagen immer tiefer in den schienengebundenen Verkehrsbesitz ein. Unter Verkehrsbesitz wird hier die Summe aller Personen und Güter verstanden, die mit einer gewissen Regelmäßigkeit von einem Verkehrsunternehmen befördert werden.

Die nach dem Kriege einsetzende Konjunktur förderte den Bau der Kraftwagen, da man allgemein mit einem weiter ansteigenden Verkehr rechnete. Insbesondere in Amerika, England, Frankreich, Deutschland und Italien erfuhr die Automobilproduktion einen gewaltigen Auftrieb. Ford'sche Fabrikationsmethoden wurden auch in Europa eingeführt. Die deutsche Produktion kompletter Kraftwagen der letzten Jahre gibt folgendes Bild:[4])

Jahr	Personen- und Krankenkraftwagen	Kraft-Omnibusse	Lastkraftwagen aller Art
1926	31.958	550	10.382
1927	84.668	881	21.205
1928	101.701	920	31.096
1929	92.025	636	22.080
1930	71.960	393	12.804
1931	58.774	159	11.005

[1]) Statistisches Jahrbuch f. d. Deutsche Reich, Bd. 1910, Kap. 7.
[2]) Statistisches Jahrbuch f. d. Deutsche Reich, Bd. 1932, Kap. V; 1933, Kap. VI.
[3]) van der Borght, Wörterbuch der Volkswirtschaft, III. Aufl., Jena 1911, II. Bd., S. 1159.
[4]) Statistisches Jahrbuch f. d. Deutsche Reich, Bd. 1933, S. 129.

Die Weltproduktion an Personen- und Lastwagen betrug (1000 Stück):[1])

1926	5.035,2
1927	4.159,0
1928	5.203,1
1929	6.277,5
1930	4.126,5
1931	3.042,1

Der prozentuale Anteil der einzelnen Länder an dieser Produktion gliederte sich für das Jahr 1930 folgendermaßen:[2])

U. S. A.	81,2%
England	5,7%
Frankreich	5,4%
Canada	3,7%
Deutschland	2,3%
und sonstige Länder	1,7%.

An dem durchschnittlichen Kraftwagenbestand in den Jahren 1928—1931, in 1000 Stück gemessen, sind die Länder wie folgt beteiligt gewesen:[3])

	Personenwagen	%	Lastwagen	%	auf ein Fahrzeug entfallen je Personen
Weltbestand . .	28.093	100	4.975	100	
U. S. A.	21.950	78,0	3.211	64,5	4,9
Großbritannien u. Nordirland .	1.038	3,7	324	6,5	34,0
Deutschland . .	452	1,6	148	2,9	109,0
Sonstige	4.653	16,7	1.292	26,1	—

[1]) Statistisches Jahrbuch f. d. Deutsche Reich, Bd. 1932, Internationale Übersichten, Kap. 42.

[2]) Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1931, 5. Aufl., Berlin 1932, S. 109.

[3]) Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1931, 5. Aufl., Berlin 1932, S. 112.

Aus diesen Darstellungen läßt sich folgern, daß der Lastkraftwagen in den außeramerikanischen Staaten relativ eine größere Verbreitung genießt und damit eine wirtschaftlich bedeutendere Rolle als der Personenwagen spielt.

Das Zugpferd begann durch die Verkehrsentwicklung ständig weiter zurückgedrängt zu werden; seine Zucht wurde erheblich eingeschränkt. Wie gewaltig sich hier nicht nur der Schienenverkehr, sondern in noch intensiverem Maße der Autoverkehr bemerkbar machte, mögen nachstehende Zahlen zeigen:

Im Jahre 1793 passierten z. B. Lüneburg 70.000 Pferde, während 1846 in ganz Deutschland nur noch 40.000 dem Lastverkehr dienten.[1]) Im Jahre 1931 fiel die Zahl der gehaltenen Fohlen unter einem Jahr auf ca. 48,5 % des Bestandes von 1924.[2]) In den Vereinigten Staaten zählte man bei Ende des Weltkrieges 21½ Millionen Pferde und Maultiere. Die Zahl sank bis 1930 auf 12 Millionen und die Fohlenhaltung zeigt, daß sie noch weiter sinken wird.[3])

Der Konkurrenzfähigkeit des Pferdetransportes sind physische Grenzen gezogen. Der Verfasser hat durch verschiedene Ermittlungen bei Speditionsbetrieben in Berlin festgestellt, daß die Höchsttagesleistung eines schweren Pferdegespannes bei ca. 60 t/km liegt. Es werden z. B. bei der Abfuhr von Rotationspapier von den Bahnhöfen zu den Druckereien je 3—4 km Weges in 3—4 Fahrten mit Plateauwagen à 5—6 t Ladung befördert.

Im Bahnspeditionsverkehr wird eine Gesamtfracht von ca. 5 t von mittleren Gespannen auf ca. 30 km, von schweren Gespannen auf ca. 25 km täglich abgerollt werden können. Bei solchen Leistungen sind Gespanne ökonomisch.

II.

Um die Gründe der Zunahme von Kraftwagentransporten und damit die Quelle des Wettbewerbs „Schiene — Straße" zu erkennen, muß man die technischen und ökonomischen Voraussetzungen der beiden Verkehrsmittel einer kurzen Betrachtung unterziehen.[4])

Die Ursachen der starken Entwicklung der Kraftwagentransporte sind vielgestaltig. Der Kraftwagen wird seit der fast allgemeinen Übernahme moderner amerikanischer Produktionsmethoden

---

[1]) Max Weber: Wirtschaftsgeschichte 2. Aufl., München 1924.
[2]) Statistisches Jahrbuch, Bd. 1932, Kap. IV.
[3]) Hirsch: Die Wirtschaftskrise, Berlin 1931, S. 25.
[4]) s. a. Saitzew: Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen, Bern 1932.

in den Industrieländern serienmäßig in großen Mengen fabriziert und zu ständig sinkenden Preisen[1]) trotz Einbaus technischer Neuerungen angeboten. Die sinkende Preistendenz für Kraftwagen hält an. In Deutschland, wo der Kraftwagenpreis den amerikanischen zeitweilig um 100% überstieg, stellt sich die Entwicklung des Preisindex wie folgt dar:[2]) (1913 = 100)

Ende Dezember:	1928	1929	1930	1931
Personenwagen . . .	62,4	61,4	58,9	55,3
Lastwagen	65,6	65,8	65,8	63,6
Gewerbliche Arbeitsmaschinen	145,6	150,5	148,2	142,3
Kleineisenwaren. . .	134,2	132,2	125,1	117,4
Möbel	164,6	152,3	137,1	117,7

Kreditsysteme, durchdacht und kulant, erleichtern wesentlich die Anschaffung neuer oder gebrauchter Kraftwagen. Ford hat mit seinen billigen Wagen zu einer Demokratisierung des Autos[3]) geführt.

Ein immer dichter werdendes Netz von Tankstellen[4]) und Ersatzteillagern umspannt die Erde und fördert so die Krafttransporte.

Der Kraftwagen ist frei von besonderen wirtschaftspolitischen Bindungen; er ist beweglich und transportiert „von Tür zu Tür", ist technisch in schnellem Aufstieg begriffen und im Betrieb sehr wirtschaftlich.

Die Bahnen hingegen, staatliche und private, haben in allen Kulturländern unter dem Zwang von Gesetzen Beschränkungen zu tragen und Leistungen zu verrichten, die dem Kraftwagen fremd sind.

Die Bahnen, schienengebunden, haben eigene Verkehrswege zu unterhalten. Stationen, Betriebs- und Verkehrseinrichtungen und Fahrzeuge sind ihr Eigentum. Bahnerhaltung, Betrieb und Verwaltung

---

[1]) Indexziffer d. Verbraucherpreise lt. Stat. Jahrbuch 1932, S. 257 pro Juli 1932 (1913 = 100): Personenwagen = 53,8 und Lastwagen = 63,6. Während der Index der Personenwagen seit September 1931 um weitere 2,4% fiel, blieb der der Lastwagen konstant.

[2]) Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1931, 5. Aufl., Berlin 1932, S. 68; vgl. auch Anm. 5) vorige Seite.

[3]) M. J. Bonn: Prosperity, Berlin 1931, S. 32.

[4]) Nach verschiedenen Feststellungen in Deutschland (November 1932) ca. 55.000 Zapfstellen.

verursachen hohe fixe Kosten. Sax[1]) schätzt 70% aller Kosten des Eisenbahnbetriebes als fixe Kosten.[2]) Der Kraftwagen kennt im allgemeinen nicht so relativ hohe fixe Kosten, besonders der Verkehr, der nicht fahrplan- und linienmäßig betrieben wird.

Die Bahnen sind auf „Zubringer", das sind Fahrzeuge, die die zu befördernden Personen und Güter zu den Bahnstationen heranbringen, angewiesen.

Der Kraftwagen ist sein eigener Zubringer.

Ein Vorteil, den der Kraftwagen der Wirtschaft bietet, indem er das Umladen der Güter spart, wird durch eine Neueinführung der Bahnen (und neuestens auch der Schiffahrtslinien) wett zu machen versucht: den Behälter. Von ihm wird noch später ausführlich die Rede sein.

Die Schnelligkeit der Kraftwagenbeförderung ist auf kürzere Strecken zweifellos dem Bahntransport überlegen. Vogt[3]) sagt: „... keine Eisenbahn, selbst mit den besten Mitteln ist in der Lage, diese Vorteile zu erreichen."

Mit wachsender Entfernung steigt die Wirtschaftlichkeit und Konkurrenzfähigkeit der Schiene.

Die Eisenbahnen aller Länder unterliegen mehr oder minder einem gesetzlichen Tarifzwang. Der Kraftwagen blieb hiervon meist verschont. Er konnte, infolge seiner freien Betätigung in der Tarifgestaltung elastisch sein und wurde, da er nur Transporte vornahm, die über die Selbstkosten hinaus einen Ertrag abwarfen, schnell ein gefährlicher Konkurrent anderer Verkehrsmittel. Besonders die von den Bahnen in hohe Tarifklassen eingereihten Güter wanderten zum Kraftwagen ab.

Die Umschichtung im Verkehrswesen, die der Kraftwagen hervorrief, ist noch nicht beendet. Die Entwicklung des Kraftwagens ist auch technisch nicht abgeschlossen. Der technisch-wirtschaftliche Fortschritt wird sich nicht verlangsamen. Nach allem menschlichen Ermessen beschleunigt er sich.[4])

Der Kraftwagen hat die wichtige Aufgabe, Orte, die abseits des Schienenweges liegen, an den großen Verkehr heranzuführen. In Deutschland gibt es nur ungefähr 12.000 Bahnstationen bei einem Bestand von nahezu 51.000 Gemeinden. Die Stationsentfernung

---

[1]) Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Berlin 1920, Bd. III., S. 288.

[2]) Vgl. Saitzew: Die wirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen, Bern 1932, S. 41.

[3]) Vogt: Mitteilungen des Langnamvereins, Nr. 3 von 1930, S. 369.

[4]) Hirsch: Die Wirtschaftskrise, Berlin 1931, S. 76.

hängt natürlich von der Siedlungsdichte ab; in Westdeutschland z. B. beträgt sie im Mittel ca. 3 km, im Osten Europas ungefähr 40 km.[1])

Die Wirtschaft verlangt die Eingliederung der technisch erprobten Verkehrsmittel für ihre Zwecke. Das Lardner'sche Gesetz der Verkehrsvervollkommnung sagt, daß die Absatzfähigkeit der Waren im quadratischen Verhältnis der Transportfähigkeit wächst.

Welche Wirkungen ein neues Verkehrsmittel auf das gesamte Weltbild ausüben kann, wird uns an der Entwicklung des Eisenbahn- und Überseeverkehrs offenbar. Mit Recht sagte Max Weber:[2]) „Die Eisenbahnen sind das revolutionärste Mittel gewesen, daß die Geschichte für die Wirtschaft, nicht nur für den Verkehr, verzeichnet". Der Schienenweg entwickelte unser modernes Industriesystem, er war für den Standort der Produktion und des Handels gleichermaßen ausschlaggebend. Die Eisenbahn weckte den Reise- und Güterverkehr. Am Ende des Mittelalters gingen z. B. über den Gotthard nur so viel Waren im Jahr, wie heute $1^1/_2$ Güterzüge befördern.[3]) Noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts hinein galt das Reisen als ein Privileg weniger Begüterter. Sombart[4]) errechnete, daß sich heute jeder Mensch in Deutschland 40—50mal im Jahr eines Verkehrsmittels zum Ortswechsel bedient.

Der Überseeverkehr mit Schnelldampfern hat die Erdteile förmlich aneinandergerückt. Die Menschheit, die früher über die kleinstaatliche Enge nicht hinaussah, lernt in Kontinenten denken.[5])

Die Verkehrspolitik muß sich mit dem ständig wachsenden Faktor des Kraftverkehrs auseinandersetzen. Das Ziel dieser Politik wird es sein, das neue Verkehrsmittel entsprechend seiner technisch-ökonomischen Eignung am richtigen Ort und zu richtiger Zeit einzusetzen und so in das weltumspannende Verkehrssystem einzugliedern. Die Vorzüge des neuen Verkehrs müssen gefördert, die Schäden getilgt werden.

Die Frage, ob der Schienenweg als veraltet abgetan werden soll und eine Renaissance der Landstraße staats-, sozial- und wirtschaftspolitisch gefördert zu werden verdient, ist hoch aktuell. Sie bildet das Kernproblem moderner Verkehrswirtschaft.

---

[1]) Leitner: Wirtschaftsgeographie, die Handelshochschule, Band 4, Kap. V, S. 774.

[2]) Max Weber: Wirtschaftsgeschichte, 2. Aufl., München 1924, S. 255.

[3]) Max Weber: Wirtschaftsgeschichte, 2. Aufl., München 1924, S. 186.

[4]) Sombart: Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, 7. Aufl., Berlin 1927, S. 404.

[5]) Laum: Wirtschaftsgeschichte, Die Handelshochschule, Bd. 4, Kap. VIII, S. 1426.

Wir stehen heute vor weittragenden Entscheidungen, wie sie ähnlich vor fast genau hundert Jahren getroffen werden mußten, als die Eisenbahnen ihren Siegeszug durch die Welt antraten.

Die äußerst wichtige Frage, wie man eine optimale Coordination und Cooperation des Kommunikationswesens herbeiführen soll, kann endgültig nicht von einem Lande allein gelöst werden. Sie ist ein Weltproblem. Eine einzelstaatliche gesetzliche Reglung hat deshalb in dem heutigen Stadium zweifellos nur provisorischen Charakter.

Die internationalen Korporationen, wie z. B. die Internationale Handelskammer, wenden sich der Angelegenheit mit besonderem Interesse zu. Der „Washington-Kongreß" der Internationalen Handelskammer, der im Mai 1931 tagte, erörterte die Sachlage.[1] [2] [3]

In diesem Kongreß wurde beschlossen,[4] daß ein Expertenkomitee eingesetzt werde, das für eine Generalkonferenz die Frage des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen in den meisten zivilisierten Ländern studieren solle. Das Ergebnis dieser Enquete, die in 23 Ländern über das Problem veranstaltet wurde, wurde anläßlich der Sitzung der Internationalen Handelskammer in Paris am 21. Oktober 1932 beraten. Den Berichten zufolge — besonders die Maßnahme, die Eisenbahn- und Kraftwagentransporte auf gleichen Fuß zu stellen, wird erwähnt — wurden folgende hauptsächliche Unterscheidungen in der bisherigen einzelstaatlichen Regelung der Transportfragen vorgenommen:[5]

a) Unterwerfung des gewerbsmäßigen Kraftverkehrs unter ein staatliches Genehmigungsverfahren, mit oder ohne Prüfung der Bedürfnisfrage;

b) Unterwerfung unter besondere sicherheitspolizeiliche und sozialpolitische Vorschriften;

---

[1]) Generalsekretariat der Internationalen Handelskammer: Sitzungsberichte des Washington-Kongresses Mai 1931, Drucksache 78, Paris 1931, S. 26ff.

[2]) Generalsekretariat der Internationalen Handelskammer: Transport und Verkehr, Washingtoner Kongreß 1931, Nr. 16, Generalbericht des Koordinationsausschusses, Paris 1931.

[3]) Deutsche Gruppe der Internationalen Handelskammer: Bericht über den Kongreß der Internationalen Handelskammer in Washington vom 4. bis 9. Mai 1931, Berlin 1931, S. 44ff.

[4]) Generalsekretariat der Internationalen Handelskammer: Beschlüsse, angenommen vom Washington-Kongreß 4. bis 9. Mai 1931, Drucksache Nr. 77, Paris 1931, Beschluß Nr. 16, S. 32f. und Beschluß Nr. 21, S. 41.

[5]) Internationale Wirtschaft, Nr. 11, Paris, Dezember 1932, S. 5.

c) Bindung an bestimmte Tarife, Maximal-, Minimal- oder Festtarife, bestimmte Fahrplan- und bestimmte Beförderungsbestimmungen;

d) Auferlegung von Zwecksteuern zur Aufbringung derjenigen Straßenbau- und Unterhaltungskosten, die durch den Kraftwagen hervorgerufen werden.

Die Internationale Handelskammer hat es sich zur Aufgabe gemacht, einen „fairen" Wettbewerb zwischen Schiene und Straße in die Wege zu leiten. Die Länderberichte haben ergeben, daß die Beschäftigung der Eisenbahnen eine rückläufige ist und daß hierzu die Weltwirtschaftslage und nicht nur der Kraftwagenverkehr allein beigetragen habe. Hinsichtlich der Eisenbahnen war das Komitee der Ansicht, daß die Bahnen ihre schwächere Beschäftigung durch technische Verbesserungen und tarifliche Erleichterungen teilweise wettmachen könnten.

Die Internationale Handelskammer stimmt der Auffassung des deutschen Vertreters Most zu, wonach sich das Problem nicht ausschließlich vom Standpunkt des Wettbewerbs betrachten läßt. Solange die Eisenbahnen für die Beförderung von Menschen und Gütern unentbehrlich sind, habe man aus gemeinschaftlichem Interesse die Grundlagen ihrer wirtschaftlichen Existenz nicht erschüttern zu lassen und ihnen die Möglichkeit zur organischen Anpassung an den technischen Fortschritt zu geben, den ihnen der Wettbewerb bereitet.

Hinsichtlich des kommerziellen Kraftwagenverkehrs wurden die Selbstkostenberechnungen als nicht präzise bemängelt. Ebenso wurde die Notwendigkeit einer exakten Statistik betont. Die Berichte der Länder wären nach diesen Gesichtspunkten einheitlich zu fassen und zu vervollständigen, bevor eine Veröffentlichung erfolgt. Das Komitee für Straßentransporte bei der Internationalen Handelskammer soll um sein Gutachten über die Frage der Selbstkosten beim Autotransport ersucht und gleichzeitig soll seine Veröffentlichung über die Methoden der Beschaffung der Kosten für die Straßenbauten beschleunigt werden. Weiterhin soll die Association Internationale Permanente des Congrès de la Route ein Gutachten über die Hauptkategorien der von den Lastkraftwagen benutzten Verkehrswege abgeben. Endlich soll ein fünfgliedriges Komitee Untersuchungen über die durch den Autoverkehr verursachten allgemeinen Ausgaben für den Ausbau und die Erhaltung der Straßen einleiten und die Beteiligung des Lastkraftwagenverkehrs an diesen Kosten vergleichend feststellen.[1])

[1]) „Der Fuhrhalter" Nr. 45 vom 9. November 1932, S. 6.

III.

Die Untersuchung des Wettbewerbs „Schiene — Straße" in Deutschland erfordert eine Prüfung der rechtlichen und wirtschaftlichen Basis von Bahn und Kraftwagen, wobei nur die Bahnen und Kraftwagen des öffentlichen, bzw. gewerblichen Fernverkehrswesens behandelt werden sollen. Die dem Werk- und Lieferverkehr dienenden Objekte (z. B. Privatgleisanschlüsse, Werk- und Grubenbahnen, desgl. Kraftwagen für den Privat-, Werk-, örtlichen Speditions- und Lieferverkehr) scheiden aus dem Kreis der Untersuchungen aus.

Insbesondere die Prüfung der Rechtsgrundlagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft ist von großer Wichtigkeit, wenn man die Politik dieser Gesellschaft hinsichtlich des Kraftwagenverkehrs kritisch würdigen will. Es herrschen verschiedentlich aus Unkenntnis dieser Tatsachen Vorurteile, insbesondere gegen die Tarifgebarung der Reichsbahn.[1]) Auch Sarter-Kittel[2]) meinen: „Aus der Unkenntnis weitester Kreise erklären sich die vielen schiefen Auffassungen über die Reichsbahngesellschaft und die vielen falschen Schlüsse bei Beurteilung von Reichsbahnfragen."

1. Eisenbahnen:

A) Allgemeine rechtliche Grundlagen.

Das Recht für den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen wird durch das Reich gemäß der Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. August 1919 geregelt.[3]) Die Reichsverfassung unterscheidet Bahnen, die vom Reich verwaltet werden und solche, die unter sonstiger Verwaltung stehen. Die in der Verfassung bestimmte Vereinheitlichung der Staatsbahnen zur Reichseisenbahn erfolgte am 1. April 1920 auf Grund eines Staatsvertrages.[4]) Vertragspartner waren die Reichsregierung einerseits, die Regierungen von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, Hessen, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg andrerseits.

Nachdem vorerst die Verwaltung der Reichseisenbahnen durch reichseigene Behörden (Reichsverkehrsminister an oberster Stelle[5])

---

[1]) Adam: Der Kaufmann im Verkehr mit der Eisenbahn, Leipzig 1928, Vorwort.

[2]) Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Ihr Aufbau und ihr Wirken, 2. Aufl., Berlin 1927, S. 22.

[3]) Reichsverfassung Artikel 89—97 und Artikel 171.

[4]) Gesetz betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich. Vom 30. April 1920 (RGBl. 1920, S. 773), Nr. 95.

[5]) Anschütz: Die Verfassung des Deutschen Reichs vom 11. Aug. 1919; 14. Aufl., Berlin 1932, I. Teil, Anm. 3 zu Art. 89.

erfolgte, wurde durch das Reichsbahngesetz vom 30. August 1924 („Dawesgesetz"), abgeändert mit Gesetz vom 13. März 1930 („Younggesetz"), eine eigene Gesellschaft, die laut letzterem Gesetz „Deutsche Reichsbahngesellschaft" heißt, gegründet. Das Betriebsrecht der Reichseisenbahnen ging auf diese besondere Gesellschaft am 11. Oktober 1924 über und endet am 31. Dezember 1964. Über die Rechtsnatur der Reichsbahngesellschaft herrscht keine volle Klarheit. Das Reichsgericht[1]) erkannte im Beschluß vom 14. XI. 1924 – 326/24 V – Begründung I 2 A –, daß die Deutsche Reichsbahn eine Aktiengesellschaft sei, „eigenen Rechts mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag". An andrer Stelle hat aber das Reichsgericht in der gleichen Begründung diese Ansicht anders ausgedrückt. Anschütz[2]) kommentiert: „Die Reichsbahngesellschaft ist, im ganzen gesehen, keine Aktiengesellschaft, weder eine unmodifizierte noch eine modifizierte... Ihr Aufbau ist... der einer juristischen Person des öffentlichen Rechts, eines dem Reich organisch eingegliederten Selbstverwaltungskörpers." Auch Sarter-Kittel[3]) nennen die Reichsbahngesellschaft „Juristische Person des öffentlichen Rechts".[4]) Während der öffentlich-rechtliche Charakter — durch Gesetz erfolgte Übertragung staatlicher Aufgaben — feststeht, gewinnt heute auch die Anschauung Boden, wonach die Reichsbahn als Anstalt[5]) bezeichnet werden darf. Das Wesenmerkmal der Anstalt, das Fehlen von Mitgliedern und das Vorhandensein von Destinatären, trifft auf die Reichsbahn zu. Mantey[6]) definiert sie als eine „Verbandspersönlichkeit, bei der der anstaltliche Typus mit körperschaftlichen Elementen gemischt" ist. Giese[7]) bezeichnet die Reichsbahngesellschaft als eine Mischform der körperschaftlichen Selbstverwaltung. Äußerlich A. G., innerlich öffentlich-rechtliche Körperschaft im Reich, öffentliche Verkehrsanstalt mit reichsmittelbaren Beamten. Sie trägt körperschaftlichen und anstaltlichen Charakter. Auch Fritsch[8]) meint, daß die Anschauung Boden gewinnt, wonach die Reichsbahngesellschaft als Anstalt öffent-

---

[1]) RGZ, Bd. 109, S. 90 und Jur. W. 1925, S. 1612.

[2]) Anschütz: Die Verfassung d. Deutschen Reichs vom 11. Aug. 1919, 14. Aufl., Berlin 1932, I. Teil, Anm. 5 zu Art. 89.

[3]) Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin 1931, S. 13.

[4]) s. a. Giese: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, Berlin 1928, S. 2.

[5]) vgl. Nawiasky: Die Stellung der Reichsbahn im Aufbau des Deutschen Staates; 3. Studienkonferenz d. Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin 1932, S. 16 und Kittel: Einige Rechtsfragen der Reichsbahn; ebda. S. 45.

[6]) Mantey: Die Reichsbahn-Emissionen, Berlin 1932, S. 11.

[7]) Giese: Allgemeines Verwaltungsrecht, Die Handelshochschule, Bd. 3, I. T., S. 1552.

[8]) Fritsch: Das Deutsche Eisenbahnrecht, Berlin 1927, S. 194.

lichen Rechts — bei der der öffentlich-rechtliche Einschlag die privatrechtliche Aufmachung zurückdrängt — zu bezeichnen ist. Da der ausländische Einfluß durch das Young-Gesetz beseitigt wurde, ist die Reichsbahngesellschaft eine deutsche Gesellschaft. Dies bedarf heute keiner Begründung mehr.[1])

Die Eisenbahnen gliedern sich[2]) in Hauptbahnen und Nebenbahnen. Dem Reich steht nach der Verfassung[3]) die Aufsicht über die Bahnen des allgemeinen Verkehrs zu. Diese Aufsicht wird vom Reichsverkehrsminister[4]) im Wege der Reichsbahndirektionen ausgeübt.

Da die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (künftig in dieser Arbeit „Reichsbahn" genannt) mit 53.677,8 km eigenen Netzes den Privatbahnen (Voll- und Schmalspurbahnen) mit 4.498,26 km gegenübersteht[5]), ist sie die Hauptverkehrsträgerin auf der Schiene. Ihre Stellungnahme zum Kraftwagenverkehr wird sich daher im Wesentlichen mit den Interessen des gesamten deutschen Eisenbahnverkehrs decken. Überdies ist die öffentliche Hand an den Privatbahnen in erheblichem Maße beteiligt; sowohl das Reich (und die Reichsbahn), die Länder, Provinzen, Gemeinden als auch öffentliche Körperschaften. Fast alle Privat- und Kleinbahnen sind im Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen E. V., gegr. 7. X. 1885, zusammengeschlossen. Der Verband hat die Spitzenvertretung von

398	Verwaltungen, u. zw.		
156	Straßenbahnen mit	228	Betrieben
181	Kleinbahnen „	286	„
61	Privatbahnen „	141	„
	zusammen	655	Betrieben[6]) inne.

Die Konzessionsdauer privater Bahnen ist in der Genehmigungsurkunde festgesetzt und verschieden. Die Konzession wird durch die Länder mit Zustimmung des Reiches und der Reichsbahn an Dritte erteilt.[7]) Für die Genehmigungsurkunde (Konzessionsurkunde) besteht

---

[1]) Fritsch: Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reiche und in Preußen, Berlin 1930, S. 26, Anm. C.

[2]) Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. VII. 1928, § 1.

[3]) Reichsverfassung, Artikel 95.

[4]) Gesetz über die Eisenbahnaufsicht vom 3. Januar 1920, RGBl. Nr. 3, S. 13f.

[5]) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, Berlin 1932, VI, S. 149.

[6]) Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 391.

[7]) Fritsch: Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reiche und in Preußen, 3. Aufl., Berlin 1930, S. 70, Anm. 7.

ein festes, aus 18 Punkten bestehendes Schema[1]), betr. Privatgroßbahnen:[2])

1. Firma und Sitz;
2. Höhe des Anlagekapitals, Bestimmungen über die Art der Aufbringung, Ausgabe von Aktien, Gewährung von Bauzinsen;
3.—5. Vorstand und Aufsichtsrat;
6. Staatliche Genehmigung von Generalversammlungsbeschlüssen;
7. Charakter als Nebenbahn, Spurweite;
8. Bau;
9. Betrieb (Fahrplan, Tarif, Erneuerungs- und Reservefonds);
10. Rechnungswesen, Statistik;
11. Personal;
12.—14. Verpflichtungen gegenüber Post-, Telegrafen- und Militärverwaltung;
15. Anschlußgestaltung;
16. Nachträgliche Änderung und Erweiterung der Anlage;
17. Umwandlung in eine Hauptbahn;
18. Aushändigung und Veröffentlichung.

Ferner wird meist das Enteignungsrecht verliehen; auch erfolgte in Preußen in den letzten Jahren meist keine zeitliche Konzessionsbeschränkung mehr.[3])

Fremden Staaten wird die Konzession durch Staatsvertrag verbrieft. Konzessionen erlöschen durch:

1. Fortfall der Voraussetzungen;
2. Eintritt auflösender Bedingungen;
3. Entziehung oder Aufhebung gemäß Gesetzeskraft;[4])
4. Staatsankauf.[5]) [6])

---

[1]) Beispiel im Eisenbahn-Verordnungs-Blatt, Jg. 1901, 171.

[2]) Fritsch teilt im Werk „Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl. 1931, S. 1 die Bahnen ein: 1. Großbahnen = Eisenbahn in eigentlichem Rechtssinne, deren wirtschaftliche Bedeutung über örtliche Interessen hinausgeht; 2. Kleinbahnen = öffentl. Verkehr von nur örtlicher Bedeutung; 3. Schienenbahnen = nicht dem öffentlichen Verkehr dienend. Eine Einteilung in eisenbahnpolitische Verwaltungssysteme 1. reine Privatbahnsysteme, 2. Verwaltung von Privatbahnen durch den Staat, 3. Verwaltung von Staatsbahnen durch Privatunternehmer, 4. reines Staatsbahnsystem, findet sich bei v. d. Leyen, Handwörterbuch der Staatswissenschaft, 4. Aufl., Jena 1926, S. 565.

[3]) Fritsch: Das Deutsche Eisenbahnrecht, Berlin 1927, S. 70.

[4]) In Preußen nach §§ 21 oder 47 d. Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen. Vom 3. Nov. 1838 (G. S. 505) und Allgemeines Land-Recht v. 1794, Einl. § 70.

[5]) Für Reich und Preußen: § 42 d. Ges. über Eisenb.-Untern. v. 3. Nov. 1838.

[6]) Fritsch: Eisenbahngesetzgebung, Berlin 1930, S. 85, Anm. XVIII.

Verschiedentlich ist vorgesehen, daß mit Ablauf der Konzession die betreffende Bahn entschädigungslos in den Besitz der öffentlichen Hand übergeht (z. B. „Heimfallsrecht" betr. die Reichsbahn im § 41 Reichsbahnges. v. 1930[1]). Bei entgeltlichem Erwerb ist eine Entschädigung in der 25fachen Höhe der Durchschnittsdividende der letzten fünf Jahre Norm.[2])

Den Bahnen sind für ihren Betrieb und die Verwaltung zahlreiche Verpflichtungen auferlegt worden. Die letzteren sind im Wesentlichen jus cogens. Folgende Gesetze (außer den einschlägigen Bestimmungen des Privatrechtes) bilden Grundlagen:

1. Gesetz über den Friedensschluß zwischen Deutschland und den alliierten und assoziierten Mächten. Vom 16. VII. 1919.[3]) [4])
2. Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. VIII. 1919;
3. Gesetz, betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich. Vom 30. IV. 1920;[5])
4. Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft vom 13. III. 1930;
5. Eisenbahn-Verkehrsordnung. Gültig vom 1. X. 1928 ab (EVO);[5])
6. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23. X. 1924 (IÜP);[5])
7. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 23. X. 1924 (IÜG);[5])
8. Gesetz, betr. das Übereinkommen und Statut über die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen. Vom 31. X. 1927 (RGBl. II, 909);[5])
9. Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 17. VII. 1928.

Ferner gilt akzessorisch das Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. XI. 1838,[5]) das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. VII. 1892, das Gesetz über die Bahneinheiten vom 8. VII. 1902[6]) in Preußen und ähnliche Vorschriften in den anderen Ländern.

---

[1]) s. Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahnges., 3. Aufl. 1931, S. 117f.

[2]) § 42, Abs. 4 d. Ges. über Eisenb.-Untern. v. 3. Nov. 1838.

[3]) Artikel 23 der Friedensbedingungen, § 6 vom Teil III, Abschn. 4, Art. 89, 98 und 104 (letztere bilden die Grundlagen der späteren Abkommen betr. Ostpreußen, Danzig und Polen), Anlage V hinter Art 244, ferner Art. 282, 366, 370, 372, 474, 378 und 379. Wegen des Korridorverkehrs wurde eine Regelung im sog. Pariser Staatsvertrag vom 21. IV. 1921 getroffen.

[4]) Wichtig sind wegen der Saarbahnen im Teil III, Abschn. 4 die §§ 7 und 8, ferner wegen des Verbotes deutscher Beteiligung an Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen der Art. 70.

[5]) Gilt nur für Großbahnen.

[6]) Wesentlicher Inhalt: Regelung der Veräußerung und Belastung des Bahneigentums und Zwangsvollstreckung in dasselbe.

Die Gesetze und Konzessionsurkunden erlegen den Bahnen u. a. folgende Pflichten auf:

1. Baupflicht: Die Bahnen sind nach gesetzlich festgelegten Vorschriften zu bauen und auszurüsten. Die Reichsbahn hat das ausschließliche Recht zum Bau und Betrieb neuer Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs. Sie kann auch auf ihren Bahnen nötige Änderungen und Ergänzungen vornehmen.[1]) Das Reich kann der Reichsbahn — auch gegen ihren Willen — jederzeit den Bau oder Betrieb von Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs auferlegen.[2]) [3]) Die Reichsbahn hat kraft Gesetzes ein Enteignungsrecht[4]) erhalten. Die Zulässigkeit der Enteignung hat der Reichspräsident endgültig festzustellen.[5])

2. Betriebspflicht: Der Reichsbahn obliegt die Betriebspflicht auf die Dauer ihres Betriebsrechtes. Bei Privat- und Kleinbahnen ist die Betriebspflicht in der Genehmigungsurkunde festgelegt. Maßgebend für den Betrieb aller deutschen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs sind die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 17. VII. 1928, die Bekanntmachung des Reichskanzlers, betr. die Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten vom 8. III. 1906 (RGBl. 391) und die vielfach umgestaltete Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 24. VI. 1907 (RGBl. Nr. 377). Die Reichsbahn ist verpflichtet, Bahnanlagen und Betriebsmittel und sonstigen Zubehör auf eigene Kosten nach dem jeweiligen Stand der Technik zu unterhalten, zu erneuern und zu entwickeln.[6]) Ähnliche Bestimmungen befinden sich in den Konzessionsurkunden der sonstigen Bahnen des allgemeinen Verkehrs. Fritsch[7]) sagt, daß die Betriebspflicht praktisch werde

im Personenverkehr: Aufstellung und Innehaltung des Fahrplans für Züge, die dem öffentlichen Personenverkehr dienen;

im Güterverkehr: Vorhalten der erforderlichen Wagen und dem Verkehrsbedürfnis entsprechende Beförderung.

---

[1]) Reichsbahngesetz vom 30. III. 1930, § 10, 2.

[2]) Reichsbahngesetz vom 30. III. 1930, § 10, 3.

[3]) Zur Zeit baut die Reichsbahn die letzte, ca. 30 km lange Schmalspurbahn Bayerns, von Eichstätt nach Kipfenberg führend, in eine Normalbahn um (Deutsche Allgemeine Zeitung, Berlin, 3. XI. 1932.)

[4]) Reichsbahngesetz vom 30. III. 1930, § 38.

[5]) Näheres Fritsch: Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl., Berlin 1930, S. 45, Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 3. Aufl., Berlin 1931, S. 110ff., Anschütz: Die Verfassung des Deutschen Reichs, 14. Aufl., 1. Teil, Berlin 1932, S. 79, Anm. 3 zu Art. 7, 12.

[6]) Reichbahngesetz vom 30. III. 1930, § 9.

[7]) Fritsch: Das Deutsche Eisenbahnrecht, Berlin 1927, S. 244f.

Die Reichsbahn stellt ihre Fahrpläne selbst auf und leitet die Entwürfe der Reichsregierung (Reichsverkehrsminister) und den am Staatsvertrag von 1920 beteiligten Ländern zu. Die Reichs- und Landesregierungen können ihre Wünsche der Reichsbahn übermitteln, haben aber kein Anordnungs- oder Genehmigungsrecht.[1]) Die Fahrpläne der sonstigen Privatbahnen unterliegen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde (Reichsbahndirektion). Für den Güterverkehr gibt die Reichsbahn seit mehreren Jahren ein eigenes Güterkursbuch heraus.

3. Beförderungspflicht: Die Bahnen des allgemeinen Verkehrs sind verpflichtet, sowohl dem Staat als auch den Transportinteressenten gegenüber Personen und Güter zu befördern. Eine Ablehnung der Beförderung kann erfolgen, wenn:

a) geltende Beförderungsbedingungen nicht erfüllt werden;
b) sonstigen allgemeinen Anordnungen der Bahnen nicht entsprochen wird;
c) wenn technische Unmöglichkeit gegeben ist.

Die Beförderungspflicht ist das Gegengewicht zu dem Eisenbahnmonopol.[2])

Auch für die sonstigen Bahnen besteht eine Beförderungspflicht. Diese Bahnen haben ebenso wie die Reichsbahn[3]) Transporte zum Zwecke der Landesverteidigung auszuführen; Angehörige der Wehrmacht und Militärgut sind zu ermäßigten Preisen zu befördern.

4. Leistungen für die Reichspost und sonstige öffentliche Verwaltungen:

Die Leistungen der Reichsbahn gegenüber der Reichspost, Reichszoll- und Reichstelegrafenverwaltung, den Ländern und Gemeinden, beruhen auf Gegenseitigkeit und sind nach § 13 des Reichsbahngesetzes nach im geschäftlichen Verkehr üblichen Sätzen abzugelten. Hierher gehört auch die Abgeltung der Freifahrt für Abgeordnete des Reiches und der Länder. Leistungen für die Reichspost von Seiten der Privatbahnen regelt das Eisenbahnpostgesetz vom 20. XII. 1875; für Kleinbahnen gelten die Bestimmungen des § 42 des Kleinbahngesetzes.

Die Leistungen an die Reichszollbehörden bestehen in der unentgeltlichen Bereitstellung von Räumen zur Zollabfertigung und dienstlich freier Beförderung der mit der Überwachung des Eisenbahn-

---

[1]) Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 3. Aufl., Berlin 1931, S 104f.

[2]) Fritsch: Das Deutsche Eisenbahnrecht, Berlin 1927, S. 306.

[3]) Verfassung, Art. 94 und 96 und Kaiserl. Verordnung betr. die Militär-Transport-Ordnung für Eisenbahnen, vom 18. I. 1899 (RGBl. 15).

verkehrs beauftragten Beamten (Vereinszollgesetz vom 1. VII. 1869, Bundesges. Bl. 317).

5. Haftpflicht: Für die Bahnen gilt das „Gesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen" vom 7. VI. 1871 (RGBl. 207). Die Haftung der Eisenbahnunternehmungen ist eine Gefährdungshaftung,[1] [2]) ohne Rücksicht auf ein sie treffendes Verschulden, wenn nicht der im § 1 des genannten Gesetzes zulässige Einredebeweis erbracht wird.

Für preußische Bahnen ist eine Haftung ferner im Eisenbahngesetz vom 3. XI. 1838, § 25, vorgesehen. Auch die Eisenbahnverkehrsordnung enthält Haftpflichtbestimmungen.[3])

Das Personal ist nach der Reichsversicherungsordnung versichert. Eine Versicherung für Unfälle Dritter besteht bei der Reichsbahn nicht, wohl aber bei einem großen Teil der Privatbahnen.

6. Personal und Bahnpolizei: Besondere Vorschriften teils sozialer Art, teils über die Auswahl und Besoldung des Personals (Arbeiter, Angestellte, Bedienstete und Beamte) sind erlassen worden.

Die Personalverhältnisse werden gemäß Reichsbahngesetz § 19, 4, und das „Gesetz über die Personalverhältnisse" bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft" vom 30. August 1924 geregelt. § 19, Abs. 1, des Reichsbahngesetzes sieht eine Personalordnung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft vor, die vom Generaldirektor der genannten Gesellschaft am 1. Januar 1925 in Kraft gesetzt wurde und Bedeutung einer öffentlichen Rechtsnorm hat.

Die Personalverhältnisse der Privatbahnen sind in der Regel nach den in der Genehmigungsurkunde vorgesehenen Richtlinien geordnet.

Die Bahnpolizei dient zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes. Soweit die Befugnisse der Bahnpolizei reichen, bleibt die Tätigkeit der Ortspolizeibehörden ausgeschlossen. Die Bahnpolizei wird von Reichsbahnbeamten — bei Privatbahnen von deren Beamten — versehen.[4] [5]) Der Bahnpolizeidienst umfaßt den Bahnschutz, Fahndungs- und Streifdienst und die Unfallverhütung.[6])

---

[1]) Lehmann: Allgemeiner Teil des Bürgerlichen Gesetzbuches, 3. Aufl., Berlin 1928, S. 298.

[2]) Hedemann: Schuldrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches, 2. Aufl., Berlin 1928, S. 438.

[3]) EVO §§ 5, 35, (36) 37, 82–96.

[4]) Giese-Cahn: Verwaltungsrecht, Die Handelshochschule, Bd. 3, II. Teil, S. 1608.

[5]) s. a. Fritsch: Eisenbahngesetzgebung, 3. Aufl., Berlin 1930, S. 76 und a. O. Schunck: Grundzüge des Bahnpolizeirechtes in Preußen, Tübingen 1910.

[6]) Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 351f.

7. Tarifpflicht: Die Eisenbahnen haben Tarife aufzustellen, die alle für den Beförderungsvertrag maßgebenden Bestimmungen, ferner die Preise für die Beförderung und die Gebühren für sonstige Nebenleistungen enthalten müssen.[1]) Die Tarife werden nach einem besonderen Tarifsystem festgestellt. Philippovich[2]) nennt den Eisenbahntarif „die systematische Zusammenstellung des für einen Eisenbahntransport zu entrichtenden Entgeltes".

Die Eisenbahntarife müssen nach Artikel 95 der Reichsverfassung „gleichmäßig und niedrig" sein. Die Reichsregierung hat sowohl nach der Reichsverfassung, Artikel 93, als auch nach dem Reichsbahngesetz §§ 31 und 33 das Recht, auf die Gestaltung der Tarife weitgehenden Einfluß zu nehmen.

Bei der Entstehung der Tarife haben nach Artikel 93 der Reichsverfassung Beiräte „zur beratenden Mitwirkung in Angelegenheiten des Eisenbahnverkehrs und der Tarife" mitzuwirken. Diese Beiräte sind:

a) die Landeseisenbahnbeiräte mit den Sitzen in Berlin, Breslau, Dresden, Erfurt, Frankfurt a. M., Halle a. S., Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Köln, Königsberg, München und Stuttgart. Sie haben gutachtlich zu den Eisenbahnfragen ihrer Bezirke Stellung zu nehmen. Die Mitglieder setzen sich aus solchen, die von den Landesregierungen und solchen, die von den staatlich organisierten Wirtschaftskörpern[3]) und von den gewerkschaftlichen Organisationen gewählt sind, zusammen. Die Landeseisenbahnräte sind den zuständigen Reichsbahndirektionen angegliedert.

b) der Reichseisenbahnrat. Dieser hat die Aufgabe, die Interessen des Eisenbahnverkehrs im gesamten Reich wahrzunehmen. Der Vorsitzende des Reichseisenbahnrates und dessen Stellvertreter werden vom Reichspräsidenten ernannt.

Dieser Beirat besteht aus 50 von den Landeseisenbahnräten und 20 vom Reichswirtschaftsrat gewählten Mitgliedern. Der Reichseisenbahnrat ist dem Reichsverkehrsministerium angeschlossen.

Entstehen zwischen der Reichsregierung und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft in Angelegenheiten der Tarife Differenzen, so sind sie einem besonderen Gericht (Reichsbahngericht) zur Entscheidung zu unterbreiten (§§ 33 und 44 des Reichsbahngesetzes). Die Mitglieder des Gerichts werden vom Präsidenten des Staatsgerichtshofs ernannt und sollen Persönlichkeiten mit besonderer Erfah-

[1]) § 6, 1 der Eisenbahnverkehrsordnung.

[2]) Philippovich-Somary: Grundriß der politischen Ökonomie, 2. Bd., II. Teil, 10. Aufl., Tübingen 1921, S. 44 [vgl. Fußnote [3]) auf S. 48].

[3]) Industrie- und Handelskammern, Handwerkskammern, Landwirtschaftskammern usw.

rung auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts sein. Ein ständiges Mitglied wird vom Präsidenten des Staatsgerichtshofs zum Vorsitzenden, ein weiteres zum stellvertretenden Vorsitzenden ernannt. Von den beiden von Fall zu Fall zu bestellenden Mitgliedern wird das eine auf Vorschlag der Reichsregierung, das andere auf Vorschlag der Reichsbahn berufen.[1])

Wenn die Eisenbahnen Tarife für die Kraftwagenverkehre in ihre Berechnung miteinbeziehen, so können besondere Beförderungsbestimmungen[2]) aufgestellt werden, aber die Eisenbahn haftet dann für alle Ansprüche aus Verlust, Minderung und Beschädigung entsprechend den Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung.

Die Privatbahnen sind verpflichtet, das Tarifsystem der Reichsbahn zu übernehmen und gleichfalls zu veröffentlichen. Den Kleinbahnen werden auf Grund des Kleinbahngesetzes § 14 von der Aufsichtsbehörde Höchsttarife bewilligt. Für die Großbahnen gilt die Vorschrift, daß jede Preisermäßigung oder sonstige Vergünstigung gegenüber den Tarifen verboten und nichtig ist. Jede Änderung der Tarife bedarf der Genehmigung der Reichsregierung. Für Fälle von „geringerem öffentlichen Interesse" hat die Reichsregierung auf die Vorlage zur Genehmigung verzichtet. Als solche gelten bis auf weiteres, vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs:

1. Tarifmaßnahmen, die nach der Reichsbahnorganisation der selbständigen Bestimmung der Reichsbahndirektionen bzw. des Tarifamts München oder der Gruppenverwaltung Bayern überlassen sind;
2. Tarifermäßigungen und sonstige Verkehrserleichterungen, die die Reichsbahneinnahmen nicht um mehr als 2 Millionen RM. jährlich verringern und weder von allgemeiner Bedeutung sind, noch Berufungen von größerer Tragweite erwarten lassen;
3. Tarifmaßnahmen im Wettbewerb gegen ausländische Verkehrswege, außer wenn sie geeignet sind, eine Benachteiligung inländischer Wirtschaftsinteressen herbeizuführen.[3])

Diese Tarifmaßnahmen, insbesondere die ad 2. und 3. angeführten, sind — da sie nicht scharf genug umrissen wurden — von der Reichsbahn im Laufe der Jahre oftmals in einer Weise angewandt worden, daß das Konkurrenz- und Kampfprinzip der Wirtschaftlichkeit vorgezogen zu werden schien.

---

[1]) s. Moormann: Das Tarifwesen, Leitfaden für den Verkehrsdienst, Heft 1, Berlin 1932, S. 8.

[2]) §§ 2 und 7 der Eisenbahnverkehrsordnung.

[3]) Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 3. Aufl., Berlin 1931, S. 101.

8. Sonstiges: Die Deutsche Reichsbahn hat ein nahezu ausschließliches Betriebsmonopol.[1]) Sie vermag sich daher gegen den unbilligen Wettbewerb anderer Bahnen zu schützen und in Streitfällen mit dem Reich die Entscheidung des Reichsbahngerichts anzurufen. Auch die Privatbahnen Preußens sind gegen unbilligen Wettbewerb untereinander geschützt.[2]) Für Kleinbahnen jedoch bestehen keine derartigen gesetzlichen Bestimmungen.

Weder die Reichsbahn noch die Privatbahnen haben einen gesetzlichen Anspruch auf staatliche Subventionen.

Die Geschäftsführung der Reichsbahn ist in ihren Satzungen (Anlage I zu § 1, Abs. 2 des Reichsbahngesetzes vom 13. III. 1930) festgelegt; die der Privat- und Kleinbahnen in den von der Aufsichtsbehörde genehmigten Statuten. Die Geschäftsführung der Reichsbahn hat „unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen"[3]) zu erfolgen. Die volkswirtschaftlichen Interessen werden in der Begründung zum Reichsbahngesetz v. 1924, Allgem. 2 zu C kurz umschrieben: „Unter den Rücksichten auf Gewinn dürfen die volkswirtschaftlichen Belange der deutschen Wirtschaft keinen Schaden leiden." Die Politik der Reichsbahn[4]) soll sich nach der Wirtschaftspolitik der jeweiligen Epochen zu richten haben. Die Wirtschaftsgesinnung wechselt erfahrungsgemäß. Nicht nur zeitlich aus der Wandlung der sozialen Struktur, sondern auch politisch und wirtschafts-geographisch (Industriegebiete einerseits, landwirtschaftliche Bezirke andrerseits), sind Verschiedenheiten der Wirtschaftsgesinnung zu erwarten. Den gerechten Ausgleich den das Gesetz fordert, zu finden, ist eine ebenso schwierige wie wichtige Aufgabe der Reichsbahnpolitik.

Zusammenfassend wäre über die Reichsbahn zu sagen, daß sie Aufgaben öffentlich-rechtlicher Natur zu erfüllen hat, trotz privatrechtlicher Geschäfte. Die Reichsbahn ist kraft Gesetzes auch Kaufmann, ebenso wie ihre Vorgänger, einschließlich der Staatsbahnen.[5]) Aber ihrer privatwirtschaftlichen Tätigkeit sind gesetzlich enge Grenzen gezogen worden.

---

[1]) §§ 5 und 10 des Reichsbahngesetzes vom 13. III. 1930.

[2]) (Preuß.) Gesetz über Eisenbahn-Unternehmungen. Vom 3. XI. 1838 § 26.

[3]) § 2 des Reichsbahngesetzes vom 13. III. 1930.

[4]) Richtlinien für diese Politik bilden auch die §§ 16 (Abs. 2) und 22 des Staatsvertrages v. 30. IV. 1920. Die gleichmäßige Vergebung der Lieferungen und Arbeitsaufträge ordnet § 23 desselben Gesetzes an.

[5]) Mantey: Die Reichsbahn-Emissionen, Berlin 1932, S. 15.

B) Wirtschaftliche Grundlagen.

1. Allgemeines:

Zweifellos bildet heute noch die Eisenbahn das Rückgrat des deutschen Verkehrswesens. Durch die Tarifpolitik der Reichsbahn, die Rohstoffe und Halbfabrikate in die niedrigsten Tarifklassen einzureihen, wurde im Wesentlichen der Standort der rohstoffverarbeitenden Industrien mitbedingt. Um die entstandenen Industrieplätze wurde im Laufe der Jahre ein Netz von Eisenbahnfahrwegen gelegt. Besondere Fahrzeuge zur Beförderung der Rohstoffe und Fabrikate sind konstruiert und gebaut worden. Der hohe Wert der Anlagen und des Fahrzeugparks und die hohen fixen Kosten des Betriebs machen die Bahnen zu kapitalintensiven Unternehmungen. Die Reichsbahn ist in die gemeinwirtschaftliche Verkehrsversorgung primo loco einbezogen worden. Diese, gesetzlich festgelegt, erlaubt es nicht der Bahn, den Schwankungen der Konjunktur folgend, unwirtschaftlichen Verkehr abzudrosseln. Sie muß sogar oftmals den Absichten der Reichsregierung folgend, trotz sinkender Einnahmen die Tarife erheblich ermäßigen, um so die Wirtschaft durch verbilligte Transportkosten zu unterstützen.

Für die Wirtschaft der Reichsbahn ist das Beschaffungswesen von größter Bedeutung, weil hier vielfach nicht nur vom Reichsbahnstandpunkt ökonomische, sondern in starkem Maße wirtschaftspolitische Gesichtspunkte beachtet werden müssen. Die Auftragsvergebung der Reichsbahn ist für zahlreiche Industrien mit Tausenden von Arbeitern von entscheidender Bedeutung.[1])

Im Jahre 1926 forderte z. B. der Reichswirtschaftsrat, daß die Unternehmen der öffentlichen Hand, um einen Ausgleich für die sinkenden Auftragseingänge aus der Privatwirtschaft herzustellen, ihre Aufträge möglich in Depressionszeiten verlegen sollen. Damit werde bezweckt, auf längere Zeit hin einen Konjunkturausgleich herbeizuführen. Diese Tendenz verfolgt die Reichsbahn eigentlich schon von sich aus seit langem. Sowohl bei eisernen Oberbaustoffen, als auch bei Fahrzeugen erfolgt die Auftragsvergebung auf längere Sicht. Der Umfang der Reichsbahnaufträge[2]) belief sich:

1926	auf	rund	1422	Mill.	RM.	1929	auf	rund	1517	Mill.	RM.
1927	„	„	1798	„	„	1930	„	„	1419	„	„
1928	„	„	1508	„	„	1931	„	„	994	„	„

[1]) Moll: Die Finanzpolitik der Reichsbahn, Leipzig 1931, S. 1.

[2]) Hammer: Die Deutsche Reichsbahn als Auftraggeberin der deutschen Wirtschaft, 3. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin 1932, S. 10ff.

Allein der Wert der bezogenen Lokomotivkohlen betrug 1931 rund 230 Millionen RM.[1])

Die Reichsbahn hat verschiedentlich mit „Notprogrammen", die im Wesentlichen in der Beseitigung von Rückständen Unterhaltung und Erneuerung von Hochbauten, in Beschaffungen auf dem Gebiet des Fahrzeugwesens und Werkstättenmaterials bestanden, der Wirtschaft Hilfe leisten können. Wenn daher von kritischer Seite[2]) über Fehlinvestition gesprochen wurde, so sind diese Notprogramme trotz ihres gewaltigen Umfangs[3]) nur betriebswirtschaftlich vom Standpunkt eines Augenblicks und nicht volkswirtschaftlich und sozialpolitisch beurteilt worden. Die Investitionen der Reichsbahn können nicht allein nur unter technisch-ökonomischen Gesichtspunkten erfolgen.

Die Entwicklung der Wirtschaft drängt dahin, eine Beschleunigung der Zirkulation herbeizuführen. Hier erwachsen dem Verkehrswesen große Aufgaben, denn die Ansprüche, die an die Schnelligkeit und die Sicherheit des Verkehrs gestellt werden, sind steigende. Wenn die Eisenbahn ihren Aufgaben gewachsen sein soll, muß sie mit der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung Schritt halten; ja sie kann und muß die letztere sogar fördern. Die Bahn muß ihre Leistungsfähigkeit steigern, wenn sie noch eine Existenzberechtigung dartun will. Dies ist ohne Investitionen unmöglich. Ein Verfall des Schienenweges würde nicht nur unwirtschaftliche Konsumtion, also verlustbringende Wertzerstörung sein, sondern auch – rein technisch – den Güterumlauf verzögern. Ein Substitutionsmittel, das beim Stande der heutigen Entwicklung alle Leistungen der Reichsbahn ohne Friktionen für die Gesamtwirtschaft übernehmen könnte, ist noch nicht vorhanden. Die Reichsbahn ist sich der Gefahr ihres noch weiter abbröckelnden Verkehrsbesitzes bewußt; doch, da bei den sinkenden Einnahmen die Ausgabenwirtschaft sehr gedrosselt wird, kann nur das Dringlichste beschafft werden. Schon im Jahre 1928 machte die Reichsbahn den Vertretern des deutschen Lokomotivbaues klar, daß der Auftragsstand in Zukunft sinken müsse; der Vorkriegsbedarf an Lokomotiven

---

[1]) ebd.: S. 75.

[2]) Mellerowicz im Wirtschaftsheft 8, Seite 7 der Frankfurter Zeitung 1932.

[3]) Allein das Januarprogramm vom Jahre 1929 erforderte nach Mitteilungen des Reichsverkehrsministers im Reichstag am 20. II. 1929 rund 1,4 Milliarden RM. Der gesamte Anlagezuwachs der Reichsbahn von 1925 bis einschl. 1931 betrug 2.232,4 Mill. RM., davon sind 1.152,5 Mill. RM. durch Neukapital finanziert worden, für den Rest wurde der Weg der Selbstfinanzierung beschritten. Für die Jahre 1933/34 hat die Reichsbahn weitere zusätzliche Beschaffungen von RM. 625 Millionen vorgesehen (einschl. RM. 50 Millionen für die Reichsautobahnen).

könne nicht aufrechterhalten werden. Die Gründe seien die höhere Geschwindigkeit der Züge, Zunahme der Fernleitungen für Energiemengen (elektr. Strom, Hochdruckgasleitungen), der Kraftwagenverkehr und das vervollkommnete Binnenschiffahrtswesen.[1])

Unter normalen Umständen müßte sich der Investitionserfolg in Form eines wachsenden Betriebsüberschusses zeigen. Daß die zusätzliche Rente für den neuen Kapitalaufwand seit 1930 ausblieb, war nicht die Folge falscher Kalkulation, sondern das Ergebnis äußerer Einflüsse einer Politik, die zur Unrentabilität der meisten Zweige der deutschen Volkswirtschaft führen mußte.[2]) Schließlich machte sich der Druck des Krisentiefs, das alle Kulturländer der Erde und alle Wirtschaftszweige betraf, besonders im Transportwesen, dem Mittler der modernen Wirtschaft, fühlbar.

Obzwar das Betriebsergebnis der Reichsbahn pro 1932 mit einem ca. 35%igen Verkehrsrückgang gegenüber 1929 endete, hat die Reichsbahn doch im Interesse der Arbeitsbeschaffung umfangreiche Erneuerungsarbeiten vornehmen lassen. Die dafür notwendigen Beträge stammen einesteils aus eigenen Mitteln (100 Mill. RM), zum anderen Teil in Höhe von 180 Mill. RM. aus Steuergutscheinen.[3]) Bei der Verteilung der Arbeiten sind solche arbeitsintensiven Charakters besonders bevorzugt worden. Von den insgesamt 280 Mill. RM. werden 93 Mill. für die Erneuerung des Oberbaus verwendet, 61 Mill. RM. für Unterhaltung und Erneuerung des rollenden Materials, 52 Mill. RM. für Unterhaltung des Oberbaus, je 35 Mill. werden für die Erneuerung z. B. von Bahnhöfen und für sonstige Neuanschaffungen zur Verfügung gestellt.[4]) Ihr Abschaffungsprogramm pro 1930 finanzierte die Reichsbahn durch 6%ige Reichsbahnschatzanweisungen (fällig 1935). Im Jahre 1931/32 erhielt sie Reichszuschüsse von 60 Millionen RM. und gab ferner die steuerfreie Reichsbahnanleihe von 1931 aus. Im Jahre 1932/33 schaltete sie die Reichsbahnbeschaffungs G. m. b. H. ein, von der noch die Rede sein wird. Für 1933/34 ist außer der Wechselziehung (560 Millionen RM.) und der Beistellung eigener Mittel in der Höhe von 56 Millionen RM. noch ein öffentlicher Zuschuß, die „Grund-

---

[1]) Hammer: Die Deutsche Reichsbahn als Auftraggeberin der deutschen Wirtschaft, Berlin 1932, S. 132.

[2]) Röbe: Die Investierungspolitik der Reichsbahn, Die Reichsbahn, Heft 19, Berlin 11. Mai 1932, S. 465.

[3]) Laut § 2 der 71. Verordnung des Reichspräsidenten zur Belebung der Wirtschaft vom 4. IX. 1932 (RGBl. 1. I, 425) werden Steuergutscheine für Beförderungssteuern, die in der Zeit vom 1. X. 1932 bis 30. IX. 1933 fällig geworden und entrichtet sind, ausgegeben.

[4]) Neudeutsche Wirtschafts-Rundschau. 1. Dezember-Nr. vom Jahre 1932.

förderung" der Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, im Betrage von 9 Millionen RM. geplant.

Zur Finanzierung der zusätzlichen Reichsbahnlieferungen wurde eine eigene Finanzierungsgesellschaft, die Reichsbahn-Beschaffungs-G. m. b. H., am 8. Oktober 1932 mit 10 Millionen RM. Kapital gegründet und der Bankabteilung der Reichsbahn, der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank Aktiengesellschaft, Berlin, angeschlossen. Die Form der Finanzierung ist die der Wechselkredite; die Lieferanten trassieren auf die Reichsbahn - Beschaffungs - G. m. b. H., die ihrerseits die Wechsel mit ihrem Akzept versehen der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank zum Discont weitergibt. Die Bank hat für diese Papiere bei der Reichsbank oder am Geldmarkt Rediscontmöglichkeiten.

Da die Steuergutscheine der Reichsbahn vereinbarungsgemäß aus marktpolitischen Gründen nicht an die Börse gebracht werden sollen, so besteht für die Bank die Möglichkeit, diese Gutscheine bei der Reichsbank zu lombardieren. Die Lombardierung wird gelegentlich deshalb notwendig sein, weil das ganze Beschaffungsprogramm nicht in Wechselform abgewickelt werden kann und ein Teil der Arbeitsbeschaffung in bar gezahlt werden muß. Der größte Teil der Akzepte wird voraussichtlich im Protefeuille der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank verbleiben.

Die Wechsel müssen gegebenenfalls bis zum Jahre 1938, der Fälligkeit der Steuergutscheine, prolongiert werden; aber den Lieferanten entstehen hierdurch keinerlei Discont- oder Stempelspesen. Den Umfang der Lieferungsgeschäfte an die Reichsbahn gibt die tieferstehende Tabelle[1]) wieder:

Industriegruppe	Betrag in Millionen RM.						
	1926	1927	1928	1929	1930	1931	zus.
I. Bauausführungen:							
a) Hochbau	85	100	51	88	95,5	49,2	468,7
b) Tiefbau	350	361	233,5	200,3	222,7	117,2	1484,7
c) Eisenbau	40	54	34,5	35	42	29,6	235,1
II. Lieferungsaufträge:							
1. Baustoffe:							
a) Industrie der Steine und Erden	45	45	35	39,7	41,6	31,9	238,2
b) Bau- und Nutzholz einschließlich Oberbauschwellen . . .	52	58	65	58,9	47,5	37,3	318,7

[1]) Entnommen einem Vortrag des Direktors der Deutschen Reichsbahn, Präsident Hammer.

Industriegruppe	Betrag in Millionen RM.						
	1926	1927	1928	1929	1930	1931	zus.
2. Kohle und Koks . . .	255	274	293	307	290	235,9	1654,9
3. Walzwerk- und Gießerei-Erzeugnisse:							
a) Werkstoffe und Ersatzstücke	170	198	159	148	166,2	107,3	948,5
b) Oberbau- und Baustoffe	171	183	183,3	177,5	110	118,2	943
c) stonstige Metalle (Kupfer, Rotguß, Zinn, Blei, usw.) .	55	62	52	52	62	37	320
4. Maschinenindustrie:							
a) Maschinen u. Apparate	24	26	19	15	13	11,8	108,8
b) Werkzeuge und Geräte	8	32	26	26	28,5	23,1	143,6
c) Fahrzeuge	67,5	236	227	244	179,4	103,7	1057,6

Die Eisenbahnen haben nicht nur auf ihre technische Leistungsfähigkeit, sondern auch auf die Betriebssicherheit besonders zu achten. Für die letztere werden bedeutende Aufwendungen geleistet. Quaatz[1]) sagt: „Im Eisenbahnbetriebe sind Sicherheit und Wirtschaft untrennbare Begriffe."

2. Die Kapitalquellen der Reichsbahn:

Zur Bestreitung des jährlich viele 100 Millionen RM. betragenden Betriebsaufwandes einschließlich der politischen Lasten, dienen in erster Linie die laufenden Einnahmen, dann Erlöse aus der Begebung von Vorzugsaktien, schließlich die Anleihen.[2]) Über die finanzielle Struktur der Reichsbahn wäre kurz folgendes zu sagen:

Das Grundkapital[3]) der Reichsbahn beträgt 15 Milliarden RM. und besteht aus

13 Milliarden RM. Stammaktien und
2 „ „ 7%iger Vorzugsaktien.

Die Stammaktien, die keiner Einlösung unterliegen, erscheinen laut Gesetz unverändert in der Bilanz. Sie stellen den Gegenwert des

[1]) Quaatz: Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn, Berlin 1929, S. 7.
[2]) Der hohe Zinsfuß der bisherigen Anleihen trägt erheblich dazu bei, daß der Erfolg der Investitionen sich bilanzmäßig nicht aktiv genug auswirkt. Vgl. Röbe: Die Investierungspolitik der Reichsbahn, Die Reichsbahn, Heft 19, Berlin, 11.V. 1932.
[3]) Die Aktienverhältnisse regelt im Wesentlichen der § 3 des Reichsbahngesetzes vom 13. III. 1930.

Betriebsrechts[1]) dar. Die Stammaktien lauten entweder auf den Namen des Reichs oder eines am Staatsvertrag von 1920 beteiligten Landes.

Von den Vorzugsaktien sind bisher begeben worden:[2])

1. an das Reich .	1925	500	Millionen GM.	(ohne Gegenwert)
		124	„	„
	1926	107	„	„
2. am öffentlichen Markt . . .	1926	150	„	„
	1928	225	„	„
Zusammen:		1.106	Millionen Goldmark.	

Anleihen und Darlehen hat die Reichsbahn in folgender Höhe per 31. XII. 1931 ausgewiesen:

aus der 5½%igen Intern. Anleihe des Reichs von 1930	286,8	Millionen	RM.
aus der 6%igen 5jähr. Reichsbahnschatzanweisung von 1930	150,0	„	„
aus der 4½%igen steuerfreien Reichsbahnanleihe von 1931[3])	24,5	„	„
aus dem Darlehen der Bank für Internat. Zahlungsausgleich, Basel	269,5	„	„
aus Baukrediten	70,4	„	„
aus Krediten für Wagenbeschaffung und Brückenbau	110,0	„	„
Sonstige	20,2	„	„

An politischen Lasten hat die Reichsbahn die Hauptlast der Reparationen zu tragen. Für die Reparationssteuer, deren Verteilung das Londoner Protokoll vom 11. VIII. 1931 für das „Hoover-Jahr" regelte, sind jährlich 660 Millionen RM. zu zahlen. Das Hoover-Jahr brachte nur eine Erleichterung der Kassenlage der Reichsbahn; die gesamte Wirtschaftsrechnung wird aber hiervon weniger betroffen, denn die sinkenden Einnahmen der letzten Jahre haben eine relative Erhöhung der Reparationslast von

1929 = 12,3% auf
1931 = 16,5% mit sich gebracht.[4])

[1]) Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, 3. Aufl., Berlin 1931, S. 18: Die Gesellschaft hat kein Eigentum am Reichsbahnvermögen, das Betriebsrecht ist ebenso hoch bewertet wie das Eigentum selbst.

[2]) Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für 1931, Berlin 1932, S. 11 f.

[3]) Bis 15. IV. 1932 — 248,3 Millionen RM. gezeichnet und über 50% eingezahlt.

[4]) Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft für 1931, Berlin 1932, S. 11 f.

Die Reichsbahn hatte im Geschäftsjahr 1931 folgende Lasten zu tragen:

I. Politische Lasten:

		Millionen RM.
a) Reparationen:	1. Reparations-Steuer	330,0
	2. Reparations-Beitrag an Reich .	304,5
	3. Dividende auf Vorzugsaktien, dem Reich unentgeltlich überlassen	35,0
b) Beförderungssteuer		236,7
c) Sonstiges:	1. Politische Personallast (Pensionen usw.)	216,0
	2. Grenzziehungskosten (Mehrkosten)	12,0
	I. Zusammen . .	1.134,2
II. Steuer und Zinsendienst:		
a) Steuern		20,4
b) Zinsen:	1. Dividende auf übrige Vorzugsaktien	40,7
	2. sonstiger Schuldendienst . .	16,5
	II. Zusammen . .	77,6
	Insgesamt I. und II. .	1,211,8

Bei einer Eigentumslänge von zirka 53.800 km Strecke entfallen daher auf den laufenden Meter Schienenweg wegen der Reparationen eine Belastung von ca. 12,46 RM., insgesamt an politischen Zahlungsleistungen ca. 21,08 RM.

Die Ertragsrechnung der Reichsbahn, bzw. das Errechnen der tatsächlichen Betriebsüberschüsse bildet ein Problem für sich, über das sich Quaatz[1]) und Moll[2]) ausführlich verbreitert haben. Das Sachverständigengutachten von 1924 errechnete den Jahres-Reinertrag der Eisenbahnen Deutschands pro 1913 mit 1 Milliarde Mark, einer Zahl, die durchaus unrichtig ist, wie Moll in der Zeitschrift für Sozialwissenschaft, Jahrg. 1921, S. 563 nachweist und die auch Quaatz[3]), S. 68f. seines Buches, widerlegt. Der Betriebsüberschuß der Reichsbahn sank

[1]) Quaatz: Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn, Berlin 1929.
[2]) Moll: Die Finanzpolitik der Reichsbahn, Probleme des Geld- und Finanzwesens, Leipzig 1931.
[3]) Quaatz: Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn, Berlin 1929.

laut Bilanz von ca. 3,3% des Anlagekapitals im Jahre 1929 auf 1,2% im Jahre 1931. Die Betriebseinnahmen sinken seit 1929 kontinuierlich:[1])

Rechnungsjahr	Betriebseinnahmen in Millionen RM. jährlich	pro Arbeitstag	ca. %
1928	5159,2	16.860	100
1929	5353,8	17.554	104
1930	4570,3	14.985	89
1931	3848,7	12.619	75

Die Ausgaben konnten wegen der hohen fixen Kosten nicht ebenso stark gesenkt werden. Es ergibt sich daher eine steigend ungünstige Betriebszahl:[2])

1928	:	83,24
1929	:	83,93
1930	:	89,50
1931	:	94,12

Die Errechnung des tatsächlichen Betriebsüberschusses ist in hohem Grade von der Behandlung des Abschreibungsproblems abhängig. Es handelt sich hierbei nicht nur um eine den Titel „Erneuerung" betreffende Spezialfrage,[3]) sondern um die Feststellung des Gesamtbetrages der für eisenbahnfremde Zwecke aufgewendeten Summen. Hierher gehören in erster Linie die früher aufgezeigten politischen Lasten. Aber auch die gesetzliche Ausgleichsrücklage und ein erheblicher Teil[4]) der gesetzlichen Dividendenrücklage enthalten Beträge, die eisenbahnfremde Aufgaben erfüllen. Diese beiden Fonds mußten per 1931 zur Deckung der Ausgaben der Gesamtrechnung mitherangezogen werden. Klarer hingegen ist die Abschreibung auf das Betriebsrecht, das ja 1964 erlischt. Der „Reingewinn" in der Terminologie der Reichsbahn (siehe die Geschäftsberichte früherer Jahre) war der Rest des Betriebsüberschusses, der nach allen Rückstellungen, Rücklagen, Reparationen und Anleihedienst noch verblieb. Aus ihm wurden die

[1]) Zusammengestellt auf Grund des Geschäftsberichtes der Reichbahn für 1931, Berlin 1932.

[2]) Die Betriebszahl widerspiegelt das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Einnahmen.

[3]) Untersuchung, inwieweit Investitionen dem Konto „Anlagezuwachs" anzulasten sind und sich hieraus das Bild des Betriebsüberschusses modifiziert.

[4]) Zumindest der auf die dem Reich kostenlos überlassenen Vorzugsaktien (vgl. Moll: Die Finanzpolitik der Reichsbahn, Leipzig 1931, S. 28).

Dividenden für Vorzugsaktien, die Dividendenrücklage und der Vortrag auf neue Rechnung bestritten.

Die großen politischen Lasten haben im Geschäftsjahr 1931 trotz der hohen Tarife den Rückgriff auf Reserven nötig gemacht. Die Fessel der politischen Last kann durch betriebswirtschaftliche Maßnahmen allein nicht behoben werden. Jeder Verkehrsschwund erschwert den Haushalt der Bahn und macht es ansich verständlich, wenn sie mit allen Mitteln um ihre Existenz gegen eine Konkurrenz kämpft, die ihr im Inland, begünstigt durch all diese Momente und viele andere Vorteile erwächst.

Das Anlagekapital der sonstigen Haupt- und Nebenbahnen Deutschlands beträgt ca. 505 Millionen RM. und ihre Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr beliefen sich per

1930 auf 101,7 Millionen RM.
1929 „ 105,7 „ „
1928 „ 111,3 „ „

Einen Vergleich über die Wirtschaft der Reichsbahn zu einigen anderen europäischen und amerikanischen Eisenbahnen bietet umstehende, aus der Zeitschrift „Die Reichsbahn", Heft 19 vom 11. V. 1932, S. 473 entnommene Tabelle auf Seite 34 und 35.

Man sieht, daß die Reichsbahn von allen europäischen Großbahnen die Betriebsausgaben am meisten herabzudrücken vermochte. Bei den amerikanischen Bahnen dürfte die Personalentlassung den größten Ausschlag gegeben und damit eine weitergehende Senkung herbeigeführt haben, da die Regelung und Stellung des Personals in U. S. A. weder den in Deutschland und England üblichen Normen entspricht, noch einheitlich ist.[1]) Zu beachtlichen Ersparnissen könnte auch der weniger sorgfältige Bahnerhaltungsdienst führen, dem im dichtbesiedelten Europa besondere Pflege gilt.[2])

Die Höhe des Gesamtwertes der Reichsbahn wurde seinerzeit auf 25 Milliarden Reichsmark geschätzt. Diese hohe Schätzung ist privatwirtschaftlich nicht haltbar. Schon allein das Grundkapital von 15 Milliarden RM. ist in Anbetracht des abwärts gerichteten Einnahmetrends zu hoch angesetzt worden. Schmalenbach,[3]) einer der besten Kenner der Struktur der Reichsbahn, sagt: „Ich halte die Schätzung, daß der Wert der Reichsbahn 25 Milliarden RM. aus-

[1]) Homberger: Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den amerikanischen Eisenbahnen, Berlin 1929, S. 47.
[2]) Vgl. Hirsch: Das amerikanische Wirtschaftswunder, Berlin 1926, S. 138f.
[3]) Schmalenbach: Grundlagen der Selbstkostenrechnung und Preispolitik, Leipzig 1930, S. 34.

Die finanziellen Ergebnisse *1931* im Vergleich zu *1930* und *1929* bei einigen größeren Eisenbahnen.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Eisenbahn-Verwaltung	Währung	Verkehrseinnahmen							
		Personenverkehr				Güterverkehr			
		1931	1930	1931 in % gegen 1930	1931 in % gegen 1929	1931	1930	1931 in % gegen 1930	1931 in % gegen 1929
1. **Deutsche** Reichsbahn . .	Millionen RM	1 150	1 346	*—14,5*	*—19,2*	2 308	2 839	*—18,7*	*—33,8*
2. **Schweizer** Bundesbahnen.	Millionen Fr	150	159	*— 5,5*	*— 3,8*	222	232	*— 4,3*	*— 9,7*
3. Nationale Gesellschaft der **belgischen** Eisenbahnen .	Millionen Fr	867	975	*—11,1*	*+ 0,2*	2.157	2 483	*—13,1*	*—17,1*
4. Vier **englische** Eisenbahnen	Millionen £	69,2	74,5	*— 7,1*	*—10,8*	87,8	96,5	*— 9,0*	*—15,2*
5. Sieben **französische** Eisenbahnen	Millionen Fr	3 177	3 280	*— 3,1*	*— 0,3*	10 873	12 190	*—10,8*	*—11,9*
6. **USA,** Klasse I	Millionen Dollar	551	730	*—24,5*	*—36,9*	3 257	4 085	*—20,3*	*—32,6*
7. New York Central R R Co. .	Millionen Dollar	86	111	*—22,4*	*—34,2*	246	307	*—20,0*	*—35,7*
8. Pennsylvania R R Co . . .	Millionen Dollar	87	115	*—24,8*	*—35,3*	315	402	*—21,5*	*—35,5*
9. Southern Pacific System . .	Millionen Dollar	33	43	*—23,0*	*—34,1*	141	187	*—24,4*	*—36,6*

1	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Eisenbahn-Verwaltung	Betriebseinnahmen insgesamt				Betriebsausgaben				Betriebszahl		
	1931	1930	1931 in % gegen 1930	1931 in % gegen 1929	1931	1930	1931 in % gegen 1930	1931 in % gegen 1929	1931	1930	1929
1. **Deutsche** Reichsbahn . .	3 849	4 570	*—15,8*	*—28,2*	3 622	4 090	*—11,4*	*—19,4*	94,1	89,5	83,9
2. **Schweizer** Bundesbahnen .	) 372	) 391	*— 4,8*	*— 7,4*	268	273	*— 1,8*	*+ 1,6*	.	.	.
3. Nationale Gesellschaft der **belgischen** Eisenbahnen .	3 091	3 529	*—12,4*	*—12,9*	3 024	3 208	*— 5,7*	*— 1,4*	97,8	90,9	86,5
4. Vier **englische** Eisenbahnen	158,5	172,6	*— 8,2*	*—13,3*	128,5	139,5	*— 7,8*	*—10,7*	81,1	80,8	78,7
5. Sieben **französische** Eisenbahnen	14 050	15 471	*— 9,2*	*— 9,6*	.	.	.	.	.	.	.
6. **USA,** Klasse I	4 327	5 344	*—20,7*	*—33,4*	3 266	3 977	*—17,9*	*—28,4*	77,1	74,4	71,7
7. New York Central R R Co .	382	479	*—20,2*	*—35,2*	307	377	*—18,5*	*—30,4*	80,3	78,6	74,8
8. Pennsylvania R R Co . . .	448	574	*—22,0*	*—35,3*	353	430	*—18,0*	*—29,7*	78,8	75,0	72,1
9. Southern Pacific System . .	192	251	*—23,3*	*—36,0*	145	179	*—19,3*	*—30,6*	75,2	71,5	69,5

[1]) Nur Verkehrseinnahmen.

mache, bei der heutigen Rendite und dem heutigen Zins für weit übertrieben und würde niemandem raten, mehr als 10 Milliarden dafür zu geben, auch dieses nur unter der Bedingung ganz wesentlicher Organisationsänderungen."

2. Der Kraftwagenverkehr.

A) Rechtliche Grundlagen.

a) Die Kraftverkehrsgesetze:

Das Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. V. 1909 (RGBl. 437) umfaßt alle Wagen oder Fahrräder, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngeleise gebunden zu sein. Vor dem Kriege 1914/18 ordnete das bezeichnete Gesetz, ferner die §§ 37 und 76 der Gewerbeordnung für das Deutsche Reich vom 26. VI. 1900 (RGBl. S. 871) und eine Reihe polizeilicher Vorschriften das Kraftverkehrswesen. Die Reichsverfassung vom 11. VIII. 1919, Art. 7, Ziffer 19 räumte dem Reich ein konkurrierendes Recht[1]) für die Gesetzgebung im Kraftverkehr ein. Fußend auf diesem Recht erließ das Reich das Gesetz über die gewerblichen Kraftfahrlinien vom 26. VIII. 1925 (RGBl. I, 319). Dieses Gesetz bestimmt im Wesentlichen, daß für Verkehrslinien über die Grenzen des Gemeindebezirks hinaus die Genehmigung der obersten Landesbehörde (in Preußen des Regierungspräsidenten) erforderlich ist; das Gesetz fand eine Ergänzung in der Verordnung vom 20. X. 1928, die Ausführungsbestimmungen zum Gesetz von 1925 enthält. Die Verordnung vom 15. VII. 1930 (RGBl. 29 vom 22. VII. 1930) brachte die seit zwei Jahrzehnten erwarteten Ausführungsbestimmungen zum Gesetz von 1909 mit einer Reihe Abänderungen (Gesamtgewicht der Wagen, Nutzlast, Anhänger, Bereifung, Geschwindigkeit, Maximalabmessung der Fahrzeuge und Benutzung öffentlicher Wege). Während die Kraftwagengesetzgebung bis zum Jahre 1931 eine gewisse Freiheit im Kraftwagenfernverkehr zuließ, versucht unter dem Drucke des sich ständig verschärfenden Wettbewerbs zwischen Straße und Schiene die Verordnung vom 6. Oktober 1931 (RGBl. I, 537), mit Durchführungsbestimmungen vom 9. Oktober 1931 (RGBl. I, 572), ordnend einzugreifen.

Das Gesetz unterscheidet den Personen- vom Güterverkehr[2]) und teilt den Verkehr in öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen ein.

---

[1]) Schlottmann: Die Verfassungen, Berlin 1931, S. 230.

[2]) Das Kraftfahrliniengesetz von 1926 behandelte Personen- und Güterverkehr gleich. Der § 1 der Verordnung vom 6. X. 1931 und die Durchführungsbestimmungen vom 9.X. 1931, §§ 1—4, umschreiben alle genehmigungspflichtigen Verkehre.

Wichtig ist die Bestimmung des § 3 der Verordnung, wonach eine Umgehung der Genehmigungspflicht „durch Mißbrauch von Gestaltungsmöglichkeiten des bürgerlichen Rechts" nicht erfolgen kann.[1]) Die Durchführungsbestimmungen zählen eine Reihe solcher Fälle auf. Ausdrücklich sind Speditionsunternehmer von der Güterfernbeförderung für andere ausgeschlossen, wenn die Beförderung durch ein selbständiges Unternehmen geschieht, an dem der Spediteur mit mehr als 50% beteiligt ist.

Im Personenverkehr wird der Kreis genehmigungspflichtiger Kraftfahrlinien erweitert. Hierbei hebt die Durchführungsbestimmung ausdrücklich hervor, daß die Einhaltung bestimmter Strecken nicht mehr als Begriffsmerkmal der Linie zu gelten habe (§ 2 d. Durchf.-Bestimmungen). Als Omnibus wird ein Fahrzeug mit mehr als acht Sitzplätzen, einschließlich Führersitz, bezeichnet. Die Linien der Reichspost bedürfen keiner landesbehördlichen Genehmigung mehr. Lediglich vier Wochen vor Eröffnung des Verkehrs ist eine Anzeige an den Reichsverkehrsminister und die Reichsbahn zu richten. Erhebt die letztere oder eine oberste Landesbehörde Einspruch, so entscheidet der Reichsverkehrsminister im Benehmen mit dem Reichspostminister. Auch dem sonstigen Kraftverkehr steht ein Beschwerderecht zu.

Im Güterverkehr unterwirft die Notverordnung jeden Lastkraftwagenverkehr, der gegen Entgelt für andere auf Entfernungen von mehr als 50 km ausgeführt wird, der Genehmigungspflicht. Der Werkverkehr bleibt ebenso wie der Nahkraftverkehr (bis 50 km) genehmigungsfrei. Die Genehmigungsurkunde, die schon die Kraftlinienverordnung § 13 vorsah, muß folgende Punkte enthalten:[2])

1. Bezeichnung des Unternehmers;
2. Zweck des Unternehmens und Bezeichnung der Personenkraftfahrlinie, namentlich den Anfangs- und Endpunkt;[3])
3. Zeitdauer, für die die Genehmigung erteilt wird;
4. Bedingungen, unter denen die Genehmigung erteilt wird.

Die größte Bedeutung hat die Verordnung auf dem Gebiete der Beförderungspreise erhalten. Bei jedem Ferntransport sind die vom Reichsverkehrsminister festgesetzten Beförderungspreise als Mindestsätze zu beachten, wobei diese Preise gem. § 22 der Verordnung so

---

[1]) Diese Bestimmung ist dem Steuerrecht nachgebildet (§ 5 d. Reichsabgabenordnung vom 13. XII. 1919, RGBl. 1993). Sie ist auf Anregung des Verbandes Deutscher Verkehrsverwaltungen eingefügt worden (Vgl. Isaac: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1932, S. 25).

[2]) § 11 der Verordnung vom 6. X. 1931.

[3]) Isaac: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1932, S. 43, Kommentar 4 zu § 11.

bemessen sind, daß „der gemeinwirtschaftliche Aufbau des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs nicht gefährdet" wird. In den Rollgebühren ist der Kraftwagen ebenso frei wie die Eisenbahnverkehre.

Im übrigen sieht die Verordnung zahlreiche Bestimmungen vor, um die Einhaltung der Vorschriften sicherzustellen. Kontrollen, Ladelisten, Frachtbriefe und Auskunftspflicht sowohl der Wagenhalter als auch der Wagenführer sind gesetzlich festgelegt. Hohe Strafen werden gegen Verstöße angedroht, so z. B. Geld- oder Gefängnisstrafen, Einziehung der benutzten Fahrzeuge, Zurückziehung der Genehmigung zum Ferntransport und schließlich eine Strafe in hundertfacher Höhe zwischen dem tatsächlichen, mit dem Kunden vereinbarten Beförderungspreis und dem amtlichen Tarif.

Den Kraftwagenunternehmungen stehen Enteignungsrechte analog den Eisenbahnen nicht zu.

b) Verpflichtungen des Kraftwagenverkehrs.

1. Baupflicht besteht für den Kraftwagenverkehr nicht.

2. Betriebspflicht kann nur für den Betrieb regelmäßiger Personenbeförderung vorgesehen werden. Eine allgemeine Betriebspflicht besteht nicht.[1]) Für den Betrieb und die Ausrüstung des Überlandverkehrs erlassen gem. § 30 der Verordnung vom 6. X. 1931, bzw. Durchf.-Best. § 27 die Landesbehörden die nötigen Vorschriften. Die Kraftfahrzeuge werden ungeachtet der polizeilichen Zulassung für den allgemeinen Verkehr, vor der Einstellung in den Fernverkehr und in der Folge mindestens einmal jährlich durch behördlich autorisierte Sachverständige auf Kosten des Fahrzeughalters überprüft. Soweit Fahrpläne bestehen — sie sind laut § 1 der Verordnung kein Merkmal für „regelmäßigen" Verkehr — ist eine Genehmigung der zuständigen Behörde, ebenso wie für Fahrplanänderungen, erforderlich. Die Fahrpläne müssen veröffentlicht werden (§ 14 d. Verordnung). Die Aufrechterhaltung des genehmigten Betriebes kann durch Garantieleistung des Unternehmers auf die Konzessionsdauer sichergestellt werden (§ 9 d. Verordnung vom 6. X. 1931).

3. Beförderungspflicht besteht vermutlich nur dann, wenn eine Betriebspflicht vorgeschrieben ist.[2]) Die Verpflichtung wäre dann eine öffentlich-rechtliche.

4. Leistungen für öffentliche Behörden sind nicht gesetzlich vorgesehen.

---

[1]) Isaac: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1932, S. 43.

[2]) Isaac: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1932, Kommentar 3 zu § 13 d. Durchf.-Bestimmungen, S. 43.

5. Haftpflicht ist gesetzlich geregelt. Ansich haftet der Unternehmer zivilrechtlich nicht, es sei denn, daß aus den §§ 823 und 831 BGB. eine unerlaubte Handlung in Frage kommt[1]) oder die Bestimmungen des H. G. B. § 429ff. Anwendung zu finden haben. Der § 7 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. V. 1909 (RGBl. 437) in der Novellierung des Gesetzes vom 2. I. 1923 (RGBl. I, 743), der Verordnungen vom 5. II. 1924 (RGBl. I, 43), 6. II. 1924 (RGBl. I, 44) und 12. XII. 1924 (RGBl. I, 775) schreibt vor:

„Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstandenen Schaden zu ersetzen.

Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat.

Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatze des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist."

Die Verordnung vom 6. X. 1931 bestimmt zusätzlich im § 27 — wobei Betriebe der Reichsbahn und Reichspost außerhalb der Vorschrift verbleiben —, daß der Unternehmer verpflichtet ist, sich für alle Betriebsschäden an Sachen und Personen bei einer leistungsfähigen Haftpflichtversicherungsanstalt bis zur Höhe der gesetzlich vorgeschriebenen Höchstbeträge zu versichern.

Der Ersatzpflichtige haftet:

1. im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen nur bis zu einem Kapitalbetrage von 25.000 RM. oder bis zu einem Rentenbetrage von jährlich 1500 RM.;
2. im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis, unbeschadet der in Nr. 1 bestimmten Grenze, nur bis zu einem Kapitalbetrage von insgesamt 75.000 RM. oder bis zu einem Rentenbetrage von insgesamt 4500 RM.;

[1]) Isaac: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1932, S. 75.

3. im Falle der Sachbeschädigung, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, nur bis zum Betrage von 5000 RM.

Der Reichsausschuß für Kraftverkehrswirtschaft befaßte sich mit dem von Reichsseite geforderten Gesetz über die Einführung einer Zwangshaftpflichtversicherung. Der Ausschuß hat bei dem Verkehrsministerium beantragt, die Entscheidung auf einige Zeit zurückzustellen, damit er in der Lage ist, von sich aus Vorschläge zu machen.[1])

6. Personal. Für die Tauglichkeit der Führer von Kraftwagen bestehen Vorschriften; z. B. bestimmte polizeiliche Anforderungen hinsichtlich körperlicher und technischer Eignung, die zu erfüllen sind, bevor die Erlaubnis zur Führung eines Kraftwagens erteilt wird. Für die Führer von Personenkraftfahrzeugen im Linienbetrieb gelten besondere Vorschriften (hinsichtlich Zuverlässigkeit, Mindestalter von 24 Jahren, zweijähriger Fahrpraxis usw.); diese Führer haben sich außerdem in angemessenen Zeitabschnitten oder aus besonderem Anlaß auf ihre körperliche und geistige Eignung untersuchen zu lassen.[2]) Das im Betriebe beschäftigte Personal unterliegt einer Versicherungspflicht.

7. Tarifwesen. Der § 76 der Reichsgewerbeordnung räumte den örtlichen Polizeibehörden das Recht auf Festsetzung von Taxen für die Transportmittel ein, „die zum öffentlichen Gebrauch aufgestellt" sind. Die Taxen waren Mindesttaxen;[3]) sie konnten zwar für den örtlichen Kraftdroschken- und Omnibusverkehr, nicht aber für den stetig anwachsenden Überlandverkehr mit Großkraftwagen ausreichen. Dieser Verkehr wickelte sich — besonders im Gütertransport — bis zum Erlaß der Verordnung vom 6. X. 1931 meist auf Grundlage freier Vereinbarungen ab.

Im Personenkraftlinienverkehr bedürfen nach der Durchführungsverordnung vom 9. X. 1931, § 12, die Beförderungspreise und jede Änderung derselben behördlicher Zustimmung. Die Beförderungspreise sind schon vor ihrer Einführung zu veröffentlichen und sind gleichmäßig anzuwenden (§ 14 d. V. O. v. 6. X. 1931). Der Unternehmer darf von niemandem mehr oder weniger als den Fahrpreis fordern.[4])

Im Güterfernverkehr setzt der Reichsverkehrsminister die Tarife fest und veröffentlicht sie im Reichsministerialblatt als „Reichskraft-

---

[1]) Der Fuhrhalter, Nr. 49 vom 7. XII. 1932, S. 6.

[2]) Bericht der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer zu der Frage Eisenbahn und Kraftwagen, Berlin 1932, S. 19.

[3]) Hoffmann: Die Reichsgewerbeordnung, 26. u. 27. Aufl., Berlin 1925, S. 266, Komm. 3 zu § 76.

[4]) Isaac: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1932, S. 46.

wagentarif für Güter und Tiere" (§ 22 d. V. O. v. 6. X. 1931 und § 21 d. Durchführungs-V. O. v. 9. X. 1931).

Die Einhaltung der Tarife kann behördlich kontrolliert werden (§ 15 d. V. O. v. 6. X. 1931).[1])

8. Sonstiges. Die Kraftfahrunternehmer haben die in der „Verordnung über Änderungen der Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs" v. 15. VII. 1930, §§ 18 und 32 enthaltenen Vorschriften betreffend Geschwindigkeit und Höchstgewicht zu beachten. Hinsichtlich der Bereifung von Zugmaschinen und Anhängern bestehen polizeiliche Vorschriften.

B) Wirtschaftliche Grundlagen.

Das Bestreben, den Kraftwagenverkehr durch Schaffung einer großen Organisation auf eine wirtschaftlich gedeihliche Basis zu stellen, ist in Deutschland schon in der Kriegszeit vorhanden gewesen. Im Jahre 1916 tauchte eine Anregung des preußischen Kriegsministeriums auf, eine Reichskraftwagengesellschaft zu bilden. Der Beweggrund war allerdings weniger wirtschaftlicher als speziell militärischer Natur: es mangelte an zu Kriegszwecken geeigneten Kraftwagen.[2])

Bei der Würdigung der wirtschaftlichen Grundlagen des gewerblichen Kraftwagenverkehrs ist es notwendig, den Personenverkehr vom Güterverkehr zu sondern.

1. Personenverkehr.

Es ist der Kraftwagenverkehr öffentlichrechtlicher Stellen von dem der privaten Unternehmungen zu scheiden. Öffentlich-rechtliche Stellen gliedern sich wiederum in reichseigene (einschließlich Reichsbahn) und nicht reichseigene Verkehrsverwaltungen. Vom reichseigenen Verkehr bewältigt die Deutsche Reichspost, die 1903 die ersten Kraftomnibusse in Dienst stellte, den Großteil. Die Reichspost befördert ausschließlich Personen, Postpakete und Stückgüter auf Kraftposten. Der Güterverkehr über Land ist Sache der Reichsbahn. Reichsbahn und Reichspost trafen zwecks Zusammenarbeit im Jahre 1929 ein Abkommen, an das sich in den nachfolgenden Jahren noch ergänzende Vereinbarungen schlossen. Der reichsbahneigene Kraftwagen-Personenverkehr ist, obzwar ansteigend, sowohl gegenüber der Reichspost als

[1]) Über die Beaufsichtigung des Überlandverkehrs mit Kraftfahrzeugen, auch in tariflicher Hinsicht, erließ der Reichsverkehrsminister die Verordnung K 492/32 v. 16. III. 32 (R M Bl. S. 85).

[2]) Teubner: Unternehmerorganisation im Kraftwagenverkehr, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Nr. 39 vom 29. IX. 1932, S. 817.

auch gegenüber der Gesamtheit der sonstigen Unternehmungen unbedeutend gewesen; erst seit dem Jahr 1933 begann die Reichsbahn bedeutende Aufträge auf Lieferung von Lastkraftwagen zu vergeben. Der Personenverkehr auf Kraftfahrlinien[1]) ergibt folgendes Bild:

	Jahr	Zahl der Kraftomnibusse	Zahl der Kraftfahrlinien	Millionen km Fahrleistung	Millionen beförderter Personen
1. **Reichspost** (Überlandverkehr ohne Landkraftpost)	1929	3298	1,963	59,34	68,65
	1930	3736	2,266	74,72	85,56
	1931	3939	2,354	82,53	87,85
2. Verband Dt. Verkehrsverwaltungen, Kraftverkehr Deutschland GmbH., Verband Dt. Kraftverkehrsgesellschaften	1929	1678	755	53,90	104,42
	1930	1571	752	48,25	90,61
	1931	1652	693	48,48	77,11
3. Eisenbahnkraftverkehr*) (Überland)	1928	59	45	1,24	2,17
	1929	84	67	2,42	3,76
	1930	145	99	3,85	4,74
	1931[2])	—	123	4,41	4,51

Die Deutsche Reichspost nimmt wie ersichtlich unter den Kraftfahrunternehmungen die erste Stelle ein. Ihr Wagenpark umfaßte nach dem Stande von Ende März 1932 insgesamt 13.342 Kraftfahrzeuge. Hiervon fanden im Personen-Überlandverkehr 4019 Kraftomnibusse und 220 Anhänger Verwendung. Die Zahl der Kraftpostlinien betrug 2396 mit 47.269 km Gesamtlänge.[3])

Der Reichsbahn wurde der Betrieb von Kraftwagenlinien bereits im Staatsvertrag-Gesetz v. 1. IV. 1920 (Schlußprotokolle zu §§ 17

[1]) Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1931, 5. Aufl., Berlin 1932, S. 61.

*) Gemeinschaftslinien teilweise in 1 und 2 enthalten. Z. B. 1930: 14 eisenbahneigene, 57 gemeinsam mit der Reichspost und 28 mit anderen Unternehmungen betriebene Linien. Im ersten Halbjahr 1932 wurden 32 neue Linien befahren (Deutsche Allgem. Zeitung, Berlin, Nr. 44, v. 3. XI. 1932).

[2]) Deutsche Reichsbahngesellschaft: Die Deutsche Reichsbahn im Geschäftsjahr 1931, S. 324.

[3]) Bericht der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer zu der Frage Eisenbahn und Kraftwagen v. 5. IX. 1932, S. 13.

und 18) zugestanden. Sie beteiligte sich in der Folge an 16 verschiedenen öffentlichen Kraftverkehrsgesellschaften, die in der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." zusammengeschlossen wurden. Im Jahre 1924 entstand ein Vertrag, der eine bürgerliche Gesellschaft ins Leben rief. Als Verwaltungsorgan wurde die „Geschäftsstelle für den deutschen Eisenbahnkraftwagenverkehr" in Berlin geschaffen.[1]) Das Vertragsverhältnis zur Kraftverkehr Deutschland wurde am 15. II. 1928 gelöst, doch blieb die Reichsbahn weiterhin finanziell beteiligt und ließ den Eisenbahnkraftverkehr noch teilweise unter Mitwirkung der genannten Gesellschaft ausbauen.

Sonstige öffentlich-rechtliche Verkehrsträger sind die Länder[2]) und öffentliche Verbände.

Die nicht reichseigenen Verkehrsunternehmen sind in ihrer Mehrzahl zwei Verbänden angeschlossen; und zwar dem Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen mit zirka 168 Kraftfahrbetrieben und dem Verband Deutscher Kraftverkehrsgesellschaften mit ca 40 Kraftfahrbetrieben.[3])

Die privaten Unternehmer sind nur zum Teil im Reichsverband der Kraftomnibusunternehmer vereinigt, sonst aber unorganisiert. Zahlenmaterial ist nicht erhältlich.

Der Gedanke, die privaten Kraftwagenunternehmer in straffere Organisationen zusammenzufassen, entspringt sowohl staatlicher als auch privater Initiative. Der preußische Staat bemühte sich schon vor Jahren wegen der zu großen Zersplitterung und Übersetzung der Verkehrsmittel im Personenkraftverkehr zwischen den konkurrierenden Unternehmungen auf dem Verwaltungswege zu vermitteln. Er schuf zehn Arbeitsgemeinschaften in Preußen, an denen auch die Bahnen teilnahmen.[4])

Für Rheinland und Westfalen wurde 1932 der westdeutsche Autobus-Verband gegründet, dem sich 168 Autobusbesitzer anschlossen. Der neue Verband soll eine Kampforganisation für die wirtschaftlichen Interessen der Berufsgruppe sein.[5])

---

[1]) Hellauer: Nachrichten- und Güterverkehr, Die Handelshochschule, Berlin, Bd. IV, S. 207 und Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 406.

[2]) Die bayerische Staatspost begann am 31. V. 1905 mit dem Kraftomnibusverkehr Bad Tölz-Lenggries.

[3]) Bericht der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer zu der Frage Eisenbahn und Kraftwagen v. 5. IX. 1932, S. 14.

[4]) Staudinger: Der Staat als Unternehmer, Berlin 1932, S. 60 u. 90.

[5]) Der Fuhrhalter vom 21. XII. 1932, Nr. 51.

2. Güterverkehr.

Im Güterverkehr ist die Zahl der Unternehmer eine besonders große. Neben gemischtwirtschaftlichen Gesellschaften, z. B. Kraftverkehr Bayern, Sachsen und Nordmark, sind private Unternehmer bis vor kurzem nur in zwei Verbänden vertreten gewesen: dem Reichsverband der Autoferntransportunternehmer und dem Reichsverband der Fuhrbetriebe.

Einen Ausschnitt über die Vielzahl der Unternehmer im Güterfernverkehr allein im Handelskammerbezirk Berlin, geben nachstehende Zahlen der Anträge nach Ablauf des ersten Jahres nach Inkrafttreten der V. O. v. 6. X. 1931 wieder:[1])

1. Zahl der Anträge beim Polizeipräsidium Berlin	627
2. „ „ „ „ Regierungspräsidenten Potsdam .	178
zusammen . . .	805

Genehmigt für 8 Jahre Dauer von 1.	422 Anträge
„ „ „ „ „ „ 2.	157 „
bis 1. XI. 1932 :	579 Anträge

Von Unternehmern, die vor dem 1. XI. 1931 tätig waren und ihren Antrag gemäß Gesetz bis 1. II. 1932 einreichten, mußten genehmigt werden

für Berlin	261
für Reg. Bez. Potsdam	112
zusammen . . .	373 Unternehmer

Da die nach dem 1. II. 1932 eingehenden Anträge vorerst von der Industrie- und Handelskammer geprüft werden mußten, ergaben sich folgende Zahlen:

Anträge Berlin	313	
„ Reg. Bez. Potsdam	78	391
zurückgezogene Anträge	102	verbleiben 289

Noch in Arbeit, bzw. zur Abholung bereit lagen Stück Anträge 124

wohl wegen der hohen Gebühr von 50 RM. für die ersten und weiteren 20 RM. für die folgenden Kraftlastwagen.

Von den 579 Unternehmern, die die Genehmigung bereits erhalten und abgeholt haben, werden 802 Fahrzeuge (ohne Anhänger) zum Güterfernverkehr betrieben, und zwar . . 615 Berlin und 187 Reg. Bez. Potsdam.

[1]) Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, Heft 22, vom 25. XI. 1932, S. 810.

Die 615 Berliner Kraftwagen und Zugmaschinen gliedern sich bis

1 t	40
1—2 t	249
2—3 t	125
3—4 t	76
4—5 t	88
5—6 t	6
6—7 t	5
7—8 t	5
8—9 t	2
über 9 t	—
Zugmaschinen	19
zusammen	615 Fahrzeuge.

Ende 1932 und Anfang 1933 machte die Konzentrationsbewegung im Güterfernverkehr wesentliche Fortschritte. Es vereinigten sich die süddeutschen Unternehmer in der Südring e. G. m. b. H. in München. Verhandlungen, die einen genossenschaftlichen Zusammenschluß in Sachsen, Nord- und Westdeutschland, sowie Ostpreußen zum Ziele haben, schweben. Ferner soll eine obligatorische Frachtabrechnung bei der Deutschen Kraftwagen-Frachtführer-Vermittlungs- und Abrechnungsstelle e. G. m. b. H. in Berlin eingeführt werden.[1])

Das Kraftverkehrsgewerbe hat weiterhin die Einrichtung eines besonderen Terminverkehrs, der innerhalb eines Umkreises von 400 km die Zustellung des Gutes bis zum nächsten Mittag garantiert, mit besonderen über die einzelnen Wirtschaftsgebiete planmäßig verteilten Laderaumverteilungsstellen beschlossen.[2]) Allein der „Südring" für Bayern sieht 5 solcher Geschäftsstellen vor: in München, Nürnberg, Hof, Regensburg und Aschaffenburg.[3])

Die Konzentration im Kraftgewerbe wird auch aus Rationalisierungsgründen erstrebt, um den Grad der Auslastung der Kraftverkehrsmittel nach Möglichkeit zu steigern. Zur Erreichung dieses Ziels werden vielfach die Spediteure, die Güterbeförderung mit dem Kraftwagen betreiben, wesentlich beitragen können. Mellerowicz[4]) stellte

[1]) Verein Deutscher Spediteure e. V. Berlin, Sonderbericht W. 45 vom 11. XI. 1932; Deutscher Handelsdienst, Berlin, Meldung 69/4 v. 9. XI. 1932.

[2]) Der Fuhrhalter, Nr. 49 vom 7. XII. 1932, S. 3.

[3]) E. Winterhoff: Autotransportgenossenschaften im Güterverkehr. Wirtschaftsdienst, Heft 3 v. 20. I. 1933, S. 75.

[4]) Mellerowicz: Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, Nr. 122—124 der Frankfurter Zeitung v. 15. II. 1933, S. 10.

auf Grund von Erhebungen im Kraftverkehrsgewerbe den Auslastungsgrad mit damals mindestens 80% fest.

Eine wirtschaftlich starke Belastung erfuhr der Kraftverkehr durch die Kraftfahrzeugsteuer. Seit dem Jahre 1906 bestanden Kraftfahrzeugsteuern in den Ländern, also seit einer Zeit, in der man die Bedeutung des neuen Verkehrsmittels noch nicht voll erkannte. Die Steuer war seit dem Jahre 1922 in eine Reichskraftfahrzeugsteuer umgewandelt worden. Es ist unbestritten, daß diese Steuer nicht der klassischen Formel Adam Smith's[1]) entsprach.

Die Steuer brachte nicht den vom Reich erhofften Ertrag. Sie trug in ihrer Gestalt dazu bei, den Kraftverkehr zu hemmen und sank im Ergebnis vom Jahre 1929 ab rapid.

Eine grundlegende Neuerung trat mit dem Erlaß des Gesetzes über die Änderung des Kraftfahrzeugsteuer-Gesetzes vom 10. IV. 1933 ein. Dieses zwecks Arbeitsbeschaffung verkündete Reichsgesetz bestimmt, daß alle nach dem 31. III. 1933 erstmalig zugelassenen Personenkraftfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind. Eine Ergänzung brachte noch das Gesetz vom 31. V. 1933 über die Ablösung der Kraftfahrzeugsteuer. Es sieht vor, daß sich die Besitzer von Altwagen durch Zahlung eines einmaligen Betrages von der Steuer befreien können. Diese beiden Gesetze sind als ein Wendepunkt in der deutschen Automobilfabrikation zu bezeichnen. Eine außerordentliche Produktionssteigerung setzte ein. Die Opelwerke in Rüsselsheim veröffentlichten im Mai 1934 ein Zirkular, aus dem hervorgeht, daß die ersten 4 Monate des Jahres 1934 gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres am deutschen Automobilmarkt eine Steigerung von 82,2%, bei den Opelwerken sogar von 125,3% aufweisen.

Die Treibstoffzölle[2]) sind Finanzabgaben, denn sie betreffen Produkte, die aus dem Ausland eingeführt werden müssen. Anders verhält es sich mit dem Spritbeimengungszwang. Dieser stellt tatsächlich eine zusätzliche Belastung des Kraftverkehrs dar. Sie ist nicht nur eine Hilfe für die Landwirtschaft und Spiritusindustrie, sondern auch eine bedeutende Einnahmequelle für den Fiskus. In Deutschland wird ebenso wie in Frankreich, Österreich, der Čechoslowakei und Jugoslavien der Spiritus durch den Staat bewirtschaftet. Der Spritbeimengungszwang — Frankreich führte ihn zuerst 1923 ein,

[1]) Smith: Der Reichtum der Nationen, Übersetzung von Stirner, II. Bd., Leipzig 1924, S. 429f.

[2]) Benzin kostete im Januar 1933 cif Hamburg 6 Rpf. pro Liter, die staatliche Belastung betrug 20,5 Rpf. für dieselbe Menge. Vgl. Weber: Kraftfahrzeugsteuer und Treibstoffproblem, Sonderschrift „Deutsche Kraftverkehrswirtschaft", Beilage der Deutschen Bergwerkszeitung Nr. 21 vom 21. I. 1933.

ihm folgten 1929 Ungarn, 1930 Deutschland und kurz darauf die meisten Länder, ausgenommen sind u. a. Großbritannien, Schweden, Polen und U. S. A. — ist ein schweres Entwicklungshindernis für den Kraftverkehr. Abgesehen davon, daß der von der Landwirtschaft erzeugte Sprit mehr als zehnmal so teuer wie das Benzin ist, machen sich bedenkliche betriebstechnische Leistungsminderungen fühlbar. Hanel[1]) stellte fest, daß der deutsche Benzinverbrauch mit 33,98 Liter pro Kopf der Bevölkerung beträgt, während in den Ländern mit unvermischtem, billigem Benzin die Quote erheblich höher ist. In Großbritannien beträgt sie 95,51 und in U. S. A. sogar 525,22 Liter. Die Quote ist dortselbst auch pro Kraftwagen größer als in Deutschland. Der Ausfall an Treibstoffzoll ist also augenscheinlich. Die Deutsche Gruppe der Internationalen Handelskammer, Studien zu der Frage Eisenbahn und Kraftwagen,[2]) errechnete bei 10%iger Spritbeimengung eine Jahresbelastung des deutschen Kraftwagenverkehrs von 69 Millionen RM.; die Belastung an Treibstoffzöllen und Tarazuschlag auf 280,6 Mill. RM. Gegen den Spritbeimengungszwang sowohl hinsichtlich des Preises, als auch der Quote wurde im Fachausschuß für Steuerfragen des Reichsauschusses für Kraftverkehrswirtschaft am 17. XII. 1932 protestiert. Das Reichsfinanzministerium zeigte sich zu einer Senkung geneigt, jedoch versagten die Länderregierungen ihre Zustimmung.

Jedenfalls bewies die Lockerung der Kraftverkehrssteuer und die darauf sogleich folgende sprunghafte Steigerung der Nachfrage nach Kraftfahrzeugen, daß durch die direkten und indirekten Besteuerungen die Autowirtschaft tatsächlich niedergehalten und in ihrer vollen Entfaltung behindert wird.

3. Tarifwesen und Tarifpolitik der Reichsbahn.

Wie schon dargelegt wurde, sorgen verschiedene gesetzliche Bestimmungen dafür, daß die Bildung der Eisenbahntarife nicht nach rein privatwirtschaftlichen Normen erfolgen kann, ja, diese werden sogar stark aus Gründen der Wirtschafts- und Sozialpolitik in den Hintergrund gedrängt. Die Wurzeln zu dieser Politik innerhalb des Verkehrswesens liegen in der Vielfalt der wirtschaftsgeographischen und kulturellen Bedingtheiten der Länder des Deutschen Reiches. Die Stätten unserer Rohstoffgewinnung müssen mit denen unserer stark dezentralisierten Industrien sinnvoll verbunden werden, die Beförderungspreise und die Beförderungstechnik muß sich den Gütern anpassen. Die Zahl

[1]) Hanel, Wien, Referat Intern. Kongreß f. Kraftverkehrswirtschaft in Berlin, Februar 1933.

[2]) Bericht vom 5. IX. 1932, S. 71.

der transportfähigen Güter wird ständig erweitert. Der gesamte Eisenbahnbetrieb, technisch und kommerziell, hat sich dem Zweck der Förderung der Gesamtwirtschaft zu widmen. Die Eisenbahnen sind auch ein Mittel der Staatspolitik.[1]) Der Ansicht Moll's,[2]) daß die Tarifpolitik der Reichsbahn für die Wirtschaft von ähnlicher Bedeutung sei wie die Zollpolitik, da die Bahn mit ihrer Tarifpolitik eine eigene Handelspolitik zu betreiben vermag, kann man beipflichten.

Die Idee, die der Tarifbildung der Reichsbahn zugrundeliegt, wird als „Gemeinwirtschaftlichkeit" bezeichnet. Als Eisenbahntarif definiert Hellauer[3]) „die Zusammenstellung der für den Beförderungsvertrag festgesetzten Bedingungen, wovon die Gebühren (Preise) nur einen Bestandteil bilden". Die Bildung der Beförderungspreise soll nicht ausschlaggebend privatwirtschaftlich orientiert — also von den Selbstkosten abhängig —, sondern zu einem erheblichen, auf gemeinwirtschaftlichen Erwägungen beruhend sein.[4]) In der Personentarifpolitik tritt die gemeinwirtschaftliche Rücksichtnahme nicht so entscheidend hervor.

Rein theoretisch wird die Frachthöhe von zwei Komponenten bestimmt. Für die Bahn ist es der Kostenaufwand, der ihr beim Bewirken des Transportes entsteht, für den Verlader ist es der Wert des Gutes, den es am Bestimmungsort hat oder haben kann. Also: einerseits die Selbstkosten der Bahn, andererseits der Wert ihrer Leistung für den Benutzer.[5]) Das ist für die Bahn und die Volkswirtschaft von entscheidender Bedeutung; denn wenn die Bahn ihre Tarife überhöht, so sinkt fast automatisch — ceteris paribus — das Güterverkehrsvolumen. Kann also die Bahn fallweise durch die Transportpreise gewisser Güter nicht die aufgewendeten Kosten bestreiten, so kann sie ebensowenig generell mit ihren Tarifen bis an die obere Grenze, d. i. der Wert der Beförderungsleistung für die Benutzenden, gehen.[6])

Bei aller notwendigen Wahrnehmung ihrer privatwirtschaftlichen Interessen wird also die Bahn die Tarife niedrig halten müssen, um dadurch einen Anreiz zu stärkerer Inanspruchnahme der Transportdienste

---

[1]) E. Sax: Die Eisenbahnen, Berlin 1922, S. 43.

[2]) Moll: Die Finanzpolitik der Reichsbahn, Probleme des Geld- und Finanzwesens, Berlin 1932, S. 21.

[3]) Hellauer: Nachrichten- und Güterverkehr, Die Handelshochschule, Bd. 4, Kap. II., S. 216. Vgl. Eisenbahn-Verkehrsordnung v. 1. X. 1928, § 6 (1).

[4]) Protokoll des Arbeiterausschusses für den Speditionsvertrag, 8. V. 1931, S. 17.

[5]) Philippovich-Somary: Grundriß der politischen Ökonomie, Bd. II, II. Teil, 10. Aufl., Tübingen 1926, S. 5 und 44.

[6]) Moormann: Das Tarifwesen; Heft 1 d. Leitfadens für den Verkehrsdienst, Berlin 1932, S. 21.

zu geben. Die großzügigen Anlagen sind für alle Anforderungen des Verkehrs ausreichend ausgebaut, ihre Instandhaltung und Erneuerung ist mit hohen Kosten verbunden. Kostenaufwendungen müssen aber, wie Cassel lehrt, in einer Volkswirtschaft in den Preisen entsprechende Vergütung suchen. Mäßigend tritt das Preisgesetz vom Massenverkehr in seine Rechte: Innerhalb eines gewissen Umfanges ruft eine Steigerung der Verkehrsleistungen keine Steigerung der Kosten hervor.[1]) Die Tarife nehmen auf die Dichte des Verkehrs keine Rücksicht. Sie sind bei Haupt- und Nebenbahnen einheitlich gültig, während viele Privat- und Kleinbahnen durch Erhebung besonderer Zuschläge die Beförderungspreise nicht unwesentlich erhöhen.[2])

Der Beförderungstarif gliedert sich entsprechend seiner Anwendung in den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier-, Güter- und Leichentarif. Ursprünglich war der Beförderungspreis vom Gewicht, der Sperrigkeit (Gewichts- und Wagenraum-Tarifsystem) und der Wegstrecke abhängig. Das Industriezeitalter mit seinen Massentransporten forderte eine Verfeinerung der Tarifierung. Für den Güterverkehr erfolgte zunächst eine Teilung der Beförderungspreise (im Tarifschema) in mehrere Klassen entsprechend dem Marktpreis der Güter: Werttarifierung. Ihr Wesen umschreibt Sax[3]) dahin, daß für die Beförderung verschiedener Güter der Frachtpreis nicht allein nach den Kosten, sondern auch mit Rücksichtnahme auf den Marktpreis bemessen wird.

Der Werttarifierung liegen im besonderen volkswirtschaftliche und soziale Motive zugrunde; denn je teurer die Güter sind, desto kleiner ist die Verbraucherschicht und umsoweniger empfindet die Allgemeinheit den Druck der Transportkosten. Acworth[4]) sagt: „Millionäre und Edelmetalle sind corvèables à discretion. Ihre Fahrpreise und Frachten können um ein beliebiges hinaufgesetzt werden". Der Werttarifierung liegt ein wirtschaftlich allgemein üblicher Vorgang zugrunde. Die an hochwertigen Güter geleistete Arbeit wird meist höher bezahlt als Arbeit an billigem Massengut. Saitzew[5]) meint, daß das Werttarifsystem mit dem gemeinwirtschaftlichen identisch sei.

---

[1]) Adolf Weber: Volkswirtschaftslehre, 3. Aufl., München 1930, S. 335, vgl. Baete: Eisenbahn und Spedition; Jahrbuch für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1925/26. München 1926, S. 413: „Die Dichtigkeit des Transportes steht im umgekehrten Verhältnis zu den Kosten des Verkehrs."

[2]) Vogt: Welche Tarifpolitik muß heute die Reichsbahn befolgen? 3. Studienkonferenz der Reichsbahn, 1932, S. 21.

[3]) E. Sax: Preiserscheinungen des Verkehrswesens, Berlin 1926, S. 35.

[4]) Acworth: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, Berlin 1926, S. 65.

[5]) Saitzew: Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen, Bern 1932, S. 39.

Theoretisch und praktisch ist die Werttarifierung der Reichsbahn eine quasi-monopolistische Preisbildung mit Preisdiskriminationen.

Der reine Werttarif bestand bis 1870 in Deutschland. Erst eine im Jahre 1877 vom preußischen Handelsminister einberufene Konferenz sämtlicher Bahnen Deutschlands beschloß durch die Annahme eines „Reformtarifs" die Einführung des noch heute geltenden Tarifsystems. Seither wird der Gütertarif nach den Normen der Klassen-, Raum- und Staffeltarife[1]) aufgestellt. Der Staffeltarif zerfällt in eine horizontale und eine vertikale Staffel. Die horizontale Staffel schafft ein Spannungsverhältnis der Güterklassen (vgl. Werttarif) untereinander, z. B.[2]):

	bei 200 km Entfernung						
Klasse:	A	B	C	D	E	F	G
Spannungsverhältnis in %:	100	83	69	57	47	36	27

Die vertikale Staffel wirkt sich mit zunehmender Beförderungslänge aus. Für ein Gut, das unter die Normalbeförderungsgebühr fällt:[3])

Entfernung in km:	100	300	400	500	700	1000
Spannungsverhältnis in %:	100	90	85	80	70	55

Das Prinzip des Staffeltarifs ähnelt dem im Handel üblichen Konsum- oder Mengenrabatt.[4]) Es tritt ein Preisnachlaß für Einzeltransporte ein, der mit der Länge der Beförderungsstrecke wächst; er ist demnach eine Art von Umsatzvergütung. Dieser Preisnachlaß ist — entgegen der Meinung von Mellerowicz[5]) — keinesfalls typisch für die Kalkulation monopolistischer Angebotspreise. Auf seine einzige Stellung als Anbieter bauend, ist es für privatwirtschaftliche Monopolisten typisch, daß sie keine Mengenrabatte gewähren. Für die Bahn waren folgende Überlegungen bestimmend, den Staffeltarif allgemein einzuführen:

1. Der Staffeltarif ist ohne Gefährdung der Einnahmen zulässig, wie aus der Kostenstruktur des Bahntransportes gefolgert werden darf.

---

[1]) Staffeltarife bestanden schon Mitte des vorigen Jahrhunderts z. B. bei der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn und bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn.

[2]) Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 221.

[3]) Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 221.

[4]) Vgl. FHF Mitteilungen der Forschungsstelle für den Handel, 3. Jahrg., Nr. 11/12 v. 2. III. 1933, S. 80.

[5]) Mellerowicz: Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, Frankfurter Zeitung Nr. 122—124 v. 15. II. 1933, S. 9.

Die Erfahrung lehrt, daß die Kosten der Bahn nicht gleichmäßig im Verhältnis zur durchfahrenen Strecke, sondern langsamer zunehmen.[1]) Die Abnahme kann nicht in exakt-mathematischen Formeln festgelegt werden. Sax[2]) ermittelte die Selbstkosten in einem Beispiel wie folgt:

1 t auf 10 km, Selbstkosten 25,6
1 t auf 100 km, Selbstkosten 85,0
1 t auf 200 km, Selbstkosten 151,0

Während demnach der Transportweg 1:10:20 wuchs, stiegen die Selbstkosten der Bahn nur ungefähr 1:3:6 an.

2. Die verkehrsfördernde und gewinnbringende Wirkung des Staffeltarifsystems hat sich im In- und Ausland klar erwiesen.
3. Viele Güter, die nur Frachten in bestimmter Höhe ertragen, können auf weitere Entfernungen versandt werden. Die inländische Güterproduktion erhält eine starke Anregung. Das Eindringen ausländischer Konkurrenzgüter, besonders in den Grenzgebieten, wurde gehemmt.
4. Der Staffeltarif — oftmals kombiniert mit Durchfuhrtarifen — ermöglichte der Reichsbahn vielfach erfolgreichen Wettbewerb mit den Eisenbahnen und Häfen der Nachbarländer.

Die materielle Tarifeinheit wurde in Deutschland endgültig (auch für Strecken unter 100 km) am 1. Dezember 1920 sichergestellt.[3]) Der Staffeltarif bewirkte ein starkes Fallen der Frachtkosten. Bei 1000 km Entfernung sinkt die Fracht auf 55% des Satzes für 100 km herab, während sie sich vorher nur auf 86%, bzw. 76% ermäßigte. Praktisch schrumpfen die Beförderungslängen durch die vertikale Tarifstaffelung, was sich auf den Marktpreis der Produkte fühlbar auswirkt. Folgendes Beispiel läßt das Gesagte leicht erkennen:[4])

Strecke von Hamburg nach	Entfernung km	durch den Staffeltarif wirtschaftlich verkürzt auf km
München	810	522
Duisburg	363	314
Frankfurt (M)	532	416
Nürnberg	644	467

[1]) Giese: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, Berlin 1928, S. 48.
[2]) E. Sax: Die Eisenbahnen, Berlin 1922, S. 323.
[3]) Giese: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, Berlin 1928, S. 43.
[4]) Giese: Hauptfragen der Reichsbahnpolitik, Berlin 1928, S. 45f.

Unter Berücksichtigung der Klasse und Staffel wird der Tarif nunmehr aus zwei Teilen zusammengefügt:

1. der Abfertigungsgebühr (Arbeitsentgelt für die Versand- und die Empfangsstation) und
2. dem Streckensatz (kilometrisch zu errechnende Gebühr für den eigentlichen Transport).

Zur Kritik des Staffeltarifs wäre zu bemerken:

Für den Staffeltarif:

Betriebswirtschaftlich gesehen ermöglicht der Staffeltarif eine Erweiterung des natürlicherweise gegebenen Absatzgebietes[1]) für Produktion und Handel. Der deutsche Staffeltarif führte die nach Triest tendierenden Gebiete Süddeutschlands und die nach Antwerpen und Rotterdam orientierten Wirtschaften Westdeutschlands den deutschen Seehäfen zu. Der Staffeltarif erleichterte die Dezentralisation der Industrie, er ermöglichte überhaupt erst die Versorgung der Randgebiete des Reichs mit deutschen Rohstoffen und machte diese Gebiete von der sonst notwendigen Einfuhr aus dem angrenzenden Ausland frei. Hier setzen auch staatspolitische Gründe für den Staffeltarif ein. Die Führung der neuen Reichsgrenzen schied organisch zusammenhängende Landesteile voneinander. Absatzgebiete und Bezugsquellen wurden getrennt. Ostpreußen, Schlesien und Westdeutschland verloren wichtige Gebiete und wurden vielfach der ökonomischen Basis beraubt. Durch den Staffeltarif wurde eine engere wirtschaftliche Verknüpfung der genannten Länder mit den übrigen Reichsgebieten herbeigeführt.

Gegen den Staffeltarif

werden seit seiner Einführung Bedenken laut. Er bedeutet einen starken Eingriff in die Privatwirtschaft, weil er das Standortproblem aufrollt und nicht gleichmäßig wirkt. An ihm profitieren Güter, die auf größere Entfernungen transportiert werden, zum Nachteil derjenigen, die für mittlere oder kurze Strecken in Frage kommen. Während die Randgebiete und deutschen Häfen für den Staffeltarif eintreten, sind die zentral gelegenen Gebiete gegen ihn (Sachsen, Rheinland und Westfalen). Die Binnenschiffahrt, deren Haupttätigkeitsfeld im Transport auf große Entfernungen liegt, fühlt sich durch den Tarif beengt und kämpft im Besonderen gegen diese Konkurrenz. Auch der Kraftverkehr hat Bedenken gegen den Staffeltarif. Für ihn, der mit geringen fixen Kosten arbeitet und nun an die Eisenbahntarife als Minimaltarif

[1]) Mellerovicz: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, Berlin 1932, S. 167.

gebunden ist, wird der Transport auf große Strecken weniger ertragreich und seine Konkurrenzfähigkeit lahmgelegt.

Zusammenfassend
kommt man zu folgendem Ergebnis:

Die Wirkung des Staffeltarifs ist vom Grad der Staffelung in erster Linie abhängig. Die Staffelung, die derzeit in Kraft ist, schmälert wohl gelegentlich einzelwirtschaftliche Interessen; vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus erscheint sie überwiegend als vorteilhaft.

Sonstige Tarifrabatte sind in den Durchfuhrtarifen, „D"-Tarife, und den Seehafen-Durchfuhrtarifen, „SD"-Tarife, vorgesehen worden. Sie werden ausländischen Verladern zugestanden und dienen dem Wettbewerb gegen ausländische Bahnen und ausländische Seehäfen. „D"- und „SD"-Tarife erfordern die Aufgabe einer Mindestmenge innerhalb eines gewissen Zeitraumes. Die Vergütung wird prozentual von der Normalfracht festgesetzt und ist entweder gleich bei Versendung oder nach Ablauf einer Frist fällig. In vielen Fällen muß der Reichsbahn eine bankmäßige Garantie hinterlegt werden, um so die Einhaltung der Bedingungen von seiten des Verladers zu sichern.

Die Ausnahmetarife „AT" ermöglichen im Gegensatz zu den Normaltarifen für gewisse Waren oder Strecken die Berechnung günstigerer Frachtsätze oder Frachtbedingungen. Anfang März 1933 bestanden mehr als 200 solcher Ausnahmetarife. Die Gründe hierfür liegen teils in der Förderung des Absatzes inländischer Erzeugnisse in den durch fremden Wettbewerb bedrohten Inlandsbezirken, billige Versorgung der Landwirtschaft mit Düngemitteln, Ausfuhr inländischer Erzeugnisse oder Einfuhr wichtiger Rohstoffe, Begünstigung des Verkehrs gewisser Massengüter (Kohle, Stein usw.) nach allen oder einzelnen Stationen,[1]) teils auf handelspolitischem Gebiet als Folge zwischenstaatlicher Vereinbarungen. Zu den Ausnahmetarifen gehören ferner die Zeit- oder Saisontarife, die eine Frachtermäßigung innerhalb bestimmter Jahreszeiten vorsehen und die Richtungs- oder Rücktarife, die die Fracht für den Verkehr nach gewissen Richtungen ermäßigen.

Refaktien, geheime Rückvergütungen an Verlader, gewährt die Reichsbahn nicht, ebenso wie sie seit der Verordnung vom 6. X. 1931 keine Konkurrenz- oder Kampftarife, „K"-Tarife, gegen den Kraftwagenverkehr mehr kennt.

---

[1]) Adam: Der Kaufmann im Verkehr mit der Eisenbahn, Leipzig 1928, S. 82.

Im Personenverkehr werden verschiedentlich Sonder-Rabatte (Fahrpreisermäßigungen), z. B. bei Gesellschaftsreisen, Sonderzügen, Zeit- oder Netzkarten, ferner für Arbeiter, Siedler, Schüler und aus sozialen, wirtschaftlichen oder kulturellen Gründen gewährt.

Der Zonentarif besteht bei der Reichsbahn nur für den Eilzugs- und Schnellzugszuschlag im Personenverkehr. Dieser Tarif wirkt sich dahin aus, daß innerhalb einer Zone der Beförderungspreis für alle Entfernungen gleich hoch bleibt.

In ihrer äußeren Form teilen sich die Tarife[1]) in

1. Bahnhofs- oder Stationstarife = Tariftafel mit allen ausgerechneten Frachtsätzen von und nach allen in den Tarif aufgenommenen Frachtsätzen. Sehr umfangreich und für große Verkehrsunternehmen — trotz der Einfachheit — nicht geeignet. Er findet für Ausnahmetarife vielfach Verwendung.
2. Entfernungs- oder Kilometertarif. Er besteht aus der Entfernungstafel von einzelnen Bahnhöfen nach allen in den Tarif aufgenommenen Stationen und dem Frachtsatzzeiger, der die Frachtsätze für jede Entfernung aufführt. Im Personenverkehr nennt man den letzteren Preistafel.
3. Schnittarife. Indem man Verkehrsbezirke durch Schnittlinien trennt, werden geeignete, an den Linien liegende Stationen als Schnittpunkte festgelegt. Nach den Schnittpunkten wird eine Tabelle geschaffen, in der die Entfernungen und Frachtsätze von den Bahnhöfen des Verkehrsgebietes zu den Schnittpunkten verzeichnet werden. Schnittarife werden im Verkehr mit dem Ausland verwendet, wobei die Grenze der Schnittlinie und die Grenzstationen die Schnittpunkte bilden. Die Fracht wird mit dem Schnittarif in der Art ermittelt, daß die Fracht bis zur Schnittstation und von dort (bei mehreren Schnittpunkten auf die kleinste Entfernung) zur Empfangsstation zusammengezählt wird.
4. Anstoß- oder Knotenpunkttarife. Eine Tabelle enthält die Entfernungen oder Frachtsätze aller Stationen zu den wichtigsten Eisenbahnknotenpunkten. Eine zweite Tabelle enthält ein alphabetisches Verzeichnis aller Stationen mit ihren zuständigen Knotenpunkten, einschließlich der Entfernung dorthin. An sie werden die Entfernungen der ersten Tabelle „angestoßen", d. h. hinzugefügt und so die Frachten ermittelt. Z. B. für die Strecke Leipzig—Dresdner Bahnhof nach Stettin—Hauptbahnhof kommen als Knotenpunkte Pankow und Frankfurt (Oder) in Frage.

---

[1]) Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 220 u. 221, ferner Moormann: Das Tarifwesen, Berlin 1932, S. 31ff.

Der Anstoß

Stettin-Hauptbahnhof	— Pankow	beträgt	129 km
„ „	— Frankfurt (O.)	„	135 „

Die Strecke

Leipzig-Dresdner Bhf.	— Pankow	beträgt	194 km
„ „	— Frankfurt (O.)	„	227 „

Für die Fracht wird der kürzeste Weg, d. i. über Pankow = 194 + 129 = 323 km berechnet. Damit ist aber nicht gesagt, daß das Gut über Pankow geleitet wird. Die Reichbahn leitet die Güter über die Strecke, deren Benutzung ihr aus augenblicklichen betrieblichen Gründen zweckmäßig erscheint. Den Beförderungsweg darf im deutschen Verkehr der Absender nur bei lebenden Tieren vorschreiben. Im internationalen Verkehr ist der Absender stets berechtigt, den Beförderungsweg anzugeben. Im übrigen bestimmt den Weg die Bahn.

Der Deutsche Eisenbahngütertarif, DEGT, der auf allen, dem allgemeinen Verkehr dienenden Bahnen Deutschlands gilt, besteht aus zwei Teilen. Er wird im Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA) und in der Zeitschrift des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen offiziell bekanntgemacht. Rechtsverbindliche Kraft hat nur der in deutschen Schriftzeichen gedruckte Inhalt des Tarifs.

In den Sätzen des Tarifs ist die Verkehrssteuer von 7% (Reichsgesetz vom 8. IV. 1917) eingeschlossen.

Der DEGT I gliedert sich wieder in den Abschnitt A (Eingangsbestimmungen und Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen) und den Abschnitt B (Allgemeine Tarifvorschriften, Gütereinteilung und Nebengebührentarif). Die Klassen der Güter teilen sich in Hauptklassen (15 t Mindestgewicht) u. Nebenklassen (10 t und 5 t). Ab 1. IV. 1928 weist das Tarifschema folgende Klassen auf:

Hauptklasse	Nebenklassen	Bezeichnung einiger hierher gehöriger Güter
A	A 10 und A 5	hochwertige Fertigwaren und Rohstoffe
B	B 10 und B 5	wertvollere Fertigwaren und wichtige Lebensmittel
C	C 10 und C 5	weniger wertvolle Fertigwaren und veredelte Halberzeugnisse
D	D 10 und D 5	wichtigste Halberzeugnisse der Eisenindustrie und geringwertige Fertigwaren
E	E 10 und E 5	hauptsächlich Stammholz
F	F 10 und F 5	bearbeitete Rohstoffe, Roheisen, Grubenholz, Baustoffe, Futter- und höherwertige Düngemittel
G	G 10 und	Rüben, Kartoffel, Erze, Erden, geringwertige Düngemittel

Für die Nebenklassen werden Zuschläge von 5—30% zu den Sätzen der Hauptklassen erhoben.

Der DEGT II gliedert sich in vier Gruppen:

1. den Reichsbahngütertarif und die besonderen Bestimmungen;
2. die Entfernungen;
3. die Frachtzeiger für die Normaltarifklassen, Zuschlagsfrachten, örtlichen Gebühren, Bestimmungen und Sätze der Ausnahmetarife und
4. den Bahnhofstarif.

Als am 1. XII. 1920 die materielle Tarifeinheit zustandekam, wurden die Normalbeförderungsgebühren in der Art festgelegt, daß man die Einheitssätze grundsätzlich vertikal staffelte. Seit dem 1. I. 1932 berechnet man die Frachtsätze nach folgenden Einheitssätzen:[1])

Es wird prinzipiell in Stückgut mit den drei Gewichtsstufen 1—500 kg, 501—1000 kg und über 1000 kg und in Wagenladungen mit den Klassen A—G unterschieden. Für Stückgut beträgt die Abfertigungsgebühr für alle Entfernungen 31 Reichspfennig pro 100 kg, wobei für Sendungen von 1000 kg ein fester Zuschlag von 34 Rpf. pro Sendung hinzutritt.

Die Streckensätze werden nach Tonnenkilometern in Reichspfennigen berechnet. Für Stückgut von 1—100 km für die obenbezeichneten drei Gewichtsstufen betragen sie: 16,2; 14,4 und 12,7 Rpf. Sie fallen über 900 km Entfernung auf 1,6; 1,4 und 1,3 Rpf.

Die Abfertigungsgebühr der Wagenladungen aller Klassen setzt mit 10 Rpf. ein und steigert sich über 100 km in den Klassen von A = 17 Rpf. bis G = 11 Rpf.

Die Streckensätze veranschaulicht folgende Tabelle:[2])

km Entfernung	pro t/km in Reichspfennig für Klasse						
	A	B	C	D	E	F	G
1 — 100	9,1	8,2	6,9	5,7	4,7	3,7	2,85
401 — 500	5,5	4,9	4,1	3,4	2,8	2,2	1,71
701 — 800	2,7	2,4	2,1	1,7	1,4	1,1	0,85
über 900	1,0	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,29

Für die Beförderung von Gütern in gedeckten Wagen wird ein 5%iger Gewichtszuschlag berechnet.

[1]) Moormann: Das Tarifwesen, Berlin 1932, S. 40ff.
[2]) Zusammengestellt nach Moormann: Das Tarifwesen, Berlin 1932, S. 41.

Mit Gültigkeit vom 15. X. 1932 trat der Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahngütertarif Teil I, Abt. B, in Kraft. Der Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Gütereinteilung und des Nebengebührentarifs.

Die wichtigste Änderung besteht in der Neuregelung der Frachtberechnung für ungleich tarifierte Güter bei getrennter Gewichtsangabe, indem für die Anwendung der Frachtsätze der Nebenklassen von 5 Tonnen und 10 Tonnen und der Hauptklassen, die laut § 14 ATV. vorgeschriebenen festen Gewichtsgrenzen wegfallen (Beschluß der Ständigen Tarifkommission, siehe „Mitteilungen" 1932, S. 461, Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer, Berlin.). Künftig sind die Frachtsätze der Haupt- oder Nebenklassen oder für Stückgut anzuwenden, die unter Beachtung der durch §§ 6a und 6b vorgeschriebenen Mindestgewichte die billigere Gesamtfracht ergeben. So sind z. B. für eine Wagenladung Mischfutter der Klassen C und F im Gesamtgewicht von 14.000 Kilogramm nicht mehr die Frachtsätze C 10 und F 10 für die um 5 v. H. erhöhten und auf volle 1000 Kilogramm abgerundeten Gewichte anzuwenden, sondern die Fracht ist nach Zuschlag des Fehlgewichts von 1000 Kilogramm zum höchsten Gewicht nach den Frachtsätzen der Hauptklassen C und F zu berechnen, weil diese Berechnung die billigste Fracht ergibt.

Weiter ist die Fracht beispielsweise für Wagenladungen aus Gütern der Klassen F und G mit einer Summe der frachtpflichtigen Einzelgewichte für Frachtgut bis zu 9400 Kilogramm — Frachtsatz für beide Klassen F 5 — nunmehr wie für gleich tarifierte Güter für das Gesamtgewicht der Güter der Klassen F und G nach dem Frachtsatz F 5 zu berechnen, sofern sich nicht die getrennte Berechnung nach Erhöhung des frachtpflichtigen Gewichtes auf 10.000 Kilogramm zu den Frachtsätzen F 10 und G 10 billiger stellt.

Bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von weniger als 15 Tonnen gelten nach Wegfall der bisherigen Ausnahme zu § 14 (2) die allgemeinen Bestimmungen des neuen § 14 der ATV. Die Fracht ist also unter Zuschlag des am Ladegewicht fehlenden Gewichtes auch dann nach den Frachtsätzen der Hauptklassen zu berechnen, wenn die Summe der frachtpflichtigen, aber noch nicht erhöhten und nicht abgerundeten Einzelgewichte für Frachtgut das Ladegewicht nicht erreicht.[1])

Im Stückgutverkehr kann durch den Wagenladungsverkehr bzw. den Stückgutsammelverkehr eine ermäßigte Fracht erlangt werden. Dies kommt dann in Frage, wenn größere Gewichtsmengen

[1]) Der Bahnamtliche Rollfuhrunternehmer, 6. Jg., Nr. 63 v. 1. XI. 1932, S. 2 und 3.

von Stückgütern nach einem Bestimmungsort das Beladen eines besonderen Wagens lohnend machen. Es wird dann die billigere Wagenfracht anstelle der Stückgutfracht berechnet. Die Beförderung in geschlossenen, plombierten Güterwagen geht, da unterwegs keine Zu- oder Entladungen stattfinden, schnell vor sich. Um den Stückguttransport möglichst zu beschleunigen, werden kurze Züge, sogenannte Leicht-Güterzüge „Leig" zusammengestellt, deren Reisegeschwindigkeit bis zu 70 Stundenkilometer beträgt.[1])

Der Stückgutsammelverkehr, zu dessen Bewerkstelligung im Wesentlichen die neugegründete Deutsche Bahnspedition herangezogen wird, vollzieht sich in folgender Weise: Am Absendeort besteht ein Verkehrsführer oder eine Verkehrsführergemeinschaft. Verkehrsführer sind solche Firmen, welche Stückgut-Spezialtransporte nur in gewissen Verkehrsrelationen ausführen; z. B. Berlin-Hamburg, Berlin-Köln, Berlin-München usw. An größeren Orten bildeten die Verkehrsführer eine Verkehrsführergemeinschaft. Eine Sammelladegemeinschaft der Spediteure, bei der alle Stückgüter der Abgangsstation gesammelt werden, verteilt die Güter auf die Verkehrsführer. Die letzteren stellen dann die Wagenladungen zusammen und leiten sie nach dem Empfangsort an einen Empfangsspediteur, der dann das Stückgut an die einzelnen Empfänger verteilt.

4. Eisenbahntarif und Selbstkostenrechnung.

Obzwar heute die Tarifpolitik der Reichsbahn im Gegensatz zu früher stärker von finanziellen Rücksichten diktiert ist,[2]) hat sie doch in ihrer Preisbildung aus den im vorhergehenden Abschnitt dargelegten Gründen verschiedene Beschränkungen auferlegt erhalten. Die Selbstkosten sind also nicht allein entscheidend.

Nicht in allen Staaten ist es so. Dort, wo die Eisenbahnen nur nach privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten Tarife erstellen, gelten die Grundsätze Acworth's:[3])

Die Bahnen sollen erstreben:

1. Mehr Verkehr zu bekommen. Je mehr Verkehr, desto weniger kostet die Beförderung, desto niedriger kann also der Tarif sein.

2. Kein Tarifsatz darf so hoch sein, daß er den Verkehr hemmt.

---

[1]) Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 234.

[2]) Vogt: Welche Tarifpolitik muß heute die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verfolgen? Berlin 1932, S. 3.

[3]) Acworth: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, Berlin 1926, 2. Aufl. S. 64.

3. Kein Tarif darf so niedrig sein, daß er nicht die Mehrkosten des Transports deckt.

Ein besonderes Referat in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft befaßt sich mit der wissenschaftlichen Ergründung des Kostenproblems bei der Bahn. Die Reichsbahn verwendet zur Ermittlung ihrer Selbstkosten eine bis in die kleinsten Details durchgearbeitete Statistik und Wirtschaftskontrolle. Die Statistik umfaßt sämtliche Gebiete der Einnahmen- und Ausgabenseite der Betriebsrechnung. Sie ist auch nicht zu entbehren, um die Auswirkungen der Saisonbewegung im Verkehr festzustellen.[1]) Die schon vor Kriegsende geführte Statistik[2])[3]) diente den Eisenbahnen dazu, um ihren Betrieb wirtschaftswissenschaftlich zu durchdringen. Eine Zusammenfassung der heute geltenden Richtlinien für die Aufstellung der Statistik der Reichsbahn gibt die „Allsta" genannte Vorschrift für die allgemeine Eisenbahnstatistik.[4]) Um möglichst schnell zur Verarbeitung des großen Materials schreiten zu können, bedient sich die Reichsbahn des Hollerith- und Powers Maschinen-Systems.[5]) Es werden heute ungefähr 160 Lochkarten pro Kopf des Personals und Jahr verwendet. Die von der Reichsbahn herausgegebenen „Blaubücher" enthalten zahlreiche bis in Details durchgearbeitete statistische Zahlenreihen, Kurven und Tabellen, was auf die Größe und Sorgfalt der aufgewendeten Arbeit schließen läßt. Die Selbstkostenermittlung wird durch die Betriebskostenrechnung der Reichsbahn „Beko"[6]) durchgeführt. Die Beko untersucht sämtliche Leistungen. Für jedes Gebiet sind Leistungseinheiten gebildet, z. B. Abfertigung eines Gutes, Behandlung eines Wagens, Wagenachskilometer usw. Der Aufwand wird aus den tatsächlichen Kosten ermittelt und auf die speziellen Leistungsgebiete verteilt. Die Teilung des Einzelaufwandes durch die dafür errechneten Leistungsmengen ergibt die Selbstkosten der Leistungseinheit. Die Betriebskostenrechnung ist damit zu einer wichtigen Grundlage der

---

[1]) Vgl. Steuernagel: Saison der Konjunktur, Die Reichsbahn, Jahrgang 1926, S. 257. Steuernagel: Zur Struktur des Reichsbahn-Güterverkehrs, Frachtbriefzahlen und Frachtaufkommen, Die Reichsbahn, Jg. 1930, S. 416.

[2]) Geschäftliche Nachrichten der vereinigten Preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, Berlin 1913.

[3]) Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten Preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, Berlin 1915, Sonderdienstvorschrift für die Aufstellung der Selbstkostenrechnung für das Lochkartenverfahren vom 1. Mai 1931; Nr. 238.

[4]) Reichsbahndienstvorschrift Nr. 718 v. 1. 1. 1931.

[5]) Eine genaue Beschreibung des Lochkartenverfahrens findet man bei le Coutre: Betriebsorganisation, Die Handelshochschule, Bd. I, S. 1049ff.

[6]) Vgl. Tecklenburg: Fragen der Wirtschaftlichkeit bei der Betriebsführung der Reichsbahn, Die Reichsbahn, Jg. 1926, S. 210, und Feindler: Die Gegenüberstellung von Aufwand und Leistung, Verkehrstechn. Woche, Jg. 1928, S. 21ff.

Beförderungspreise geworden.[1]) Die Wirtschaftlichkeitsberechnung der verschiedenen Dienstzweige sucht die Unterschiede in den einzelnen Reichsbahndirektionsbezirken durch Gegenüberstellung klarzulegen und durch besondere Rechnungsmethoden auszugleichen. Diese Berechnung erstreckt sich auf die Wirtschaftlichkeit des Lokomotivdienstes,[2]) des Kohlen- und Ölverbrauchs, des Verkehrsdienstes,[3]) der Oberbauarbeit, Rangierbahnhöfe usw. Hierbei setzen auch besondere Methoden, z. B. Arbeits- und Zeitstudien ein und liefern wichtige Anhaltspunkte. Die Tarife der Reichsbahn bewegen sich im Allgemeinen zwischen den Selbstkosten und der noch für das Gut tragbaren oberen Belastung.

Die Selbstkosten der Bahn bestehen

1. aus den Betriebskosten;
2. aus den Kosten der Verzinsung und Tilgung des Anlage-Kapitals.

Während die ersteren teils fester, teils proportionaler Art sind, sind die letzteren feste Selbstkosten. Eine Vorausberechnung der Selbstkosten für eine einzelne Transportleistung ist ausgeschlossen. Ein einheitlich gleicher Tarif für alle Güter ist wegen der verschiedenen physischen und kommerziellen Grundlagen unmöglich.[4]) Physisch weil nicht alle Strecken gleich sind, kommerzielle, weil ein Anwachsen des Verkehrs die Selbstkosten beeinflußt. Die Höhe der Selbstkosten für den Einzeltransport wird nach Moormann[5]) im besonderen von folgenden Umständen beeinflußt:

1. Auf größere Entfernung sinken die Selbstkosten, da die Kosten der Abfertigungsarbeiten unabhängig von der Weglänge sind. Größere Entfernungen ermöglichen eine wirtschaftlichere Personal-, Maschinen- und Wagenausnutzung.
2. Die Selbstkosten sind vom Gewicht der Sendung abhängig. Je geringer die Tara (Gewicht der Lokomotive und Wagen) ist, umso wirtschaftlicher ist der Betrieb. Daher wird eine hohe Ausnutzung des Ladegewichtes der Waggons und eine Verminderung der Leerwagentransporte (die besonders drückend bei einem Mangel an Rückfahrt ist) von der Bahn erstrebt.

---

[1]) Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin 1931, S. 309.
[2]) Student: Kosten des Lokomotivdienstes, Die Reichsbahn, Jg. 1930, S. 732.
[3]) Moll: Die Rationalisierung des Personenzugdienstes, Verkehrstechnische Woche, Jg. 1928, S. 573.
[4]) Acworth: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, 2. Aufl., Berlin 1926, S. 47, ferner Moormann: Das Tarifwesen, Berlin 1932, S. 22, und Philippovich: Grundriß der politischen Ökonomie, 19. Aufl., I. Band, Tübingen 1926, S. 268.
[5]) Moormann: Das Tarifwesen, Berlin 1932, S. 22f.

3. Die Art und Beschaffung der Güter macht oft besondere Arbeiten und Ausgaben erforderlich (z. B. Tiertransporte oder Transport schwer beförderbarer Güter).
4. Der Personenverkehr mit den gesteigerten Ansprüchen an Bequemlichkeit, Ausrüstung, Sicherheit usw. bedingt unterschiedliche Selbstkosten.

Die reinen Selbstkosten als Tarifgrundlage zu nehmen, ist eine Unmöglichkeit. Die Tarife müssen stets im voraus erstellt werden, die Selbstkosten dagegen können nur annäherungsweise und nur im Nachhinein festgestellt werden. Die Tariferstellung kann nicht exakt wissenschaftlich erfolgen.[1])

Die Reichsbahn ist insofern in ihrer Kostenstruktur von den übrigen Bahnen der Welt abweichend, als auf ihr die große politische Last der Reparationen ruht. Gewiß geht ihr Streben dahin, durch die Transporteinnahmen alle ihr entstehenden Kosten voll zu decken, doch ist dies für alle Leistungen praktisch kaum durchführbar. Tatsächlich liegen die Verhältnisse so, daß z. B. der Personenverkehr nicht im vollen Maße mit allen anteiligen Kosten belastet werden kann. 1931 blieb er mit zirka 400 Millionen Einnahmen hinter den Ausgaben zurück; die Deckung des Ausfalles mußte auf den Güterverkehr überwälzt werden.[2]) Vergleicht man die wichtigsten Kostengruppen der Bahn mit 1913 = 100, so ergibt sich folgendes Verhältnis der Kennziffern:

	1926	1928	1931
. Gesamtpersonalkosten	182,09	212,26	203,34
. Stoffkostendurchschnitt für Kohle, eiserne Oberbaustoffe, Form- und Stabeisen und Bettungsstoffe	156,60	163,75	159,66

Für das Jahr 1932 wird wegen des allgemeinen Preisrückganges und der verringerten Personalzahl mit einem Abgleiten der fixen und variablen Kosten zu rechnen sein. Allerdings hebt der Verkehrsrückgang diese Wirkungen zur Gänze auf.

Die besondere Starrheit der reinen Betriebskosten bei der Eisenbahn wird durch die Schienengebundenheit, den Zugsverkehr und den Linienbetrieb hervorgerufen. Die Schienengebundenheit benötigt kostspielige Anlagen und einen hohen Personalaufwand für den Betrieb und die Verwaltung und dies auch bei nur ganz schwacher Verkehrs-

[1]) Acworth: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, Berlin 1926, S. 45 und S. 46.

[2]) Vogt: Welche Tarifpolitik muß heute die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft verfolgen? Berlin 1932, S. 8 u. 9.

dichte. Die Schiene engt die Freizügigkeit und Beweglichkeit in hohem Maße ein. Der Zugverkehr verursacht ohne Rücksicht auf die Wegstrecke große Kosten für die Zugabfertigung, Zugbildung und Zugförderung. Der Linienbetrieb, besonders im Personenverkehr, ist auch bei schwacher Inanspruchnahme mit bedeutendem Aufwand verknüpft.

Die Bahn ist, würden der Tarifbildung ausschließlich die Kosten zugrunde liegen, daher nur auf größere Strecken gegenüber den anderen Verkehrsmitteln im Vorteil. Auf kurzen Strecken fährt sie bei den heutigen Sätzen Wagenladungen der Tarifklassen E, F und G unter Selbstkosten; die letztere Klasse auch auf weitere Strecken. Den Stückgutverkehr verursacht, wie bereits dargelegt, zusätzliche Kosten. Eine Heraufsetzung der Tarife der niedrigklassifizierten Güter auf die Höhe der Selbstkosten würde die in Frage kommenden Güter zum großen Teil transportunfähig machen.[1]) Eine Herabsetzung der höheren Tarife unter Zugrundelegung der Selbstkosten und eines bürgerlichen Gewinnzuschlags müßte zu gewaltigen Umschichtungen in der Wirtschaft führen. Die Nebenbahnen kämen in harte Bedrängnis; denn schon 1930 war ihre Betriebszahl (vgl. S. 32) 140,3. Die Einnahmen dieser Bahnen — sie umfassen 42,5 % des Gesamtnetzes[2]) — waren pro Tonnenkilometer 17,45 Rpfg., die Ausgaben dagen 29,1 Rpfg. Wollten aber die Nebenbahnen die Tarife so erhöhen, daß sich noch ein kleiner Betriebsüberschuß ergibt, so würden die von ihnen bedienten Gebiete wirtschaftlich erdrückt werden. Heute erhalten die Nebenbahnen den rechnungsmäßigen Ausgleich durch die Hauptbahnen.

Während der Werttarif dem Beförderungsmonopol der Bahnen entsprungen ist, nimmt der Staffeltarif auf die Entwicklung der Selbstkosten Bedacht. Der heute notwendige Werttarif fördert zweifellos die Konkurrenzfähigkeit der übrigen Verkehrsmittel. Die Senkung der Werttarife und die stärkere Anlehnung an ein wirtschaftlich modifiziertes Kostenprinzip[3]) ist eine immer lauter werdende Forderung der Verkehrtreibenden. Dieser Forderung kann die Bahn insolange nicht entsprechen, als eine kostenmäßige Gleichstellung aller Transportzweige nicht herbeigeführt ist.

Unter dem Gesichtspunkt der niedrigeren Selbstkostengestaltung müssen auch die Neuinvestitionen der Reichsbahn betrachtet werden

---

[1]) Moormann: Gemeinwirtschaftliche Gütertarifpolitik und Kraftverkehrsmonopol, Sonderdruck aus „Der Deutsche Ökonomist", Nr. 22 v. 3. VI. 1932, S. 3.

[2]) Vogt: Welche Tarifpolitik muß heute die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft betreiben? 3. Studienkonferenz der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, Berlin 1932, S. 21.

[3]) Mellerowicz im Wirtschaftsheft 8 der Frankfurter Zeitung von 1932, S. 8.

ie sind ein wirtschaftstechnisches Gebot. Da aber die meisten Inve-itionen fixe, stark degressive Kosten darstellen, so geht das Streben er Bahn dahin, einen optimalen Ausnutzungsgrad zu erreichen. fan versucht also durch bessere Ausnutzungsmöglichkeiten die elbstkosten zu senken. Eingehende Untersuchungen über diese Frage eröffentlichten Mellerowicz[1]) und auch Tecklenburg[2]), doch sind die rgebnisse der beiden grundsätzlich von einander abweichend.

Tecklenburg stellt nachfolgende Tabelle auf:

Beförderungskosten für ein Tonnen-km Stückgut in Rpf.

Kostenanteile	Bei einer Versandweite von km					
	10	20	30	40	50	75
Reichsbahn	25,10	18,61	16,52	15,47	14,91	13,92
Kraftwagen bei $^2/_3$-Ausnutzung:						
2,50 t-Wagen . . .	20,10	20,10	20,10	20,10	20,10	20,10
5,00 t-Wagen . . .	18,45	18,45	18,45	18,45	18,45	18,45
10,00 t-Wagen*) . .	14,12	14,12	14,12	14,12	14,12	14,12
15,00 t-Wagen*) . .	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21

mit Anhänger

Kostenanteile	Bei einer Versandweite von km					
	100	150	200	300	400	500
Reichsbahn	13,06	11,11	9,59	8,01	7,21	6,73
Kraftwagen bei $^2/_3$-Ausnutzung:						
2,5 t-Wagen . . .	20,10	20,10	20,10	20,10	20,10	20,10
5,00 t-Wagen . . .	18,45	18,45	18,45	18,45	18,45	18,45
10,00 t-Wagen*) . .	14,12	14,12	14,12	14,12	14,12	14,12
15,00 t-Wagen*) . .	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21	10,21

mit Anhänger

Wäre dem aber so, so wäre die Tatsache des immer stärkeren Vor-ingens des Kraftwagens im Fernverkehr nicht erklärlich.

---

[1]) Mellerowicz im Wirtschaftsheft 8 der Frankfurter Zeitung von 1932 und ankfurter Zeitung vom 15. II. 1933, S. 10.

[2]) Tecklenburg: Kraftwagen und Eisenbahn, Handelsblatt der Deutschen llgemeinen Zeitung v. 2. und 3. XI. 1932 (Abendblätter).

5. Synoptische Übersicht.

	Reichsbahn	Kraftwagen	
		vor dem 1. XI. 1931	nach dem 1. XI. 1931
1. Baupflicht	besteht	keine	keine
2. Betriebspflicht	besteht	keine	bedingt
3. Beförderungspflicht .	besteht	keine	bedingt
4. gesetzliche Leistungen für Behörden (Post, Militär usw.)	bestehen	keine	keine
5. Haftpflicht	besteht	bestanden	ergänzt
6. Personal und Polizei .	beamtet	Nur Personaleignungsvorschriften	
7. Tarifpflicht	besteht	Nur für Personenwagen im Ortsverkehr	besteht
8. politische Lasten . .	bestehen	keine	keine
9. Beförderungssteuerpflicht	besteht	keine	keine
10. Linienmonopole . . .	bestehen	keine	bedingt

6. Ergebnis.

Für die Bahnen, im besonderen für die Reichsbahn, bestehen eine Reihe gesetzlich festgelegter Lasten und Bindungen. Die Belastung der Reichsbahn erfolgte vom Reich für das Reich. Die Wettbewerbsgrundlagen sind de lege zu Ungunsten der Bahn verschoben; schon hieraus ergibt sich ein erheblicher betriebswirtschaftlicher Vorsprung für den Kraftwagen. Das Betriebsergebnis dürfte demnach für die Bahn in Zukunft eine sinkende Tendenz aufweisen. Tariferhöhungen sind bei der Struktur des Verkehrswesens kein sicher wirkendes Mittel zur Hebung der Einnahmen, denn die Güter vertragen nur bestimmte Frachtkosten. Jede Änderung der letzteren führt Produktionsschwankungen herbei. Die Bahn trägt Kosten (politische Lasten u. s. f.) für die Gesamtheit, die Gesamtheit hingegen bringt Kosten (Wegebau) für den Kraftwagen auf. Die Wegebaukosten aber auf den Kraftverkehr gänzlich zu überwälzen, ist nicht durchführbar. Dieses Vorhaben muß scheitern, weil die Straßen auch von anderen Fahrzeugen als von denen des gewerblichen Kraftverkehrs befahren werden, weil ferner der Grad der Abnutzung von vielerlei technischen Komponenten abhängig ist und weil endlich die Vielheit der Kraftfahrunternehmen eine gleichmäßige Belastung unmöglich macht. Auf der Straße und in der Straße bedienen sich des Straßenkörpers die Post mit Rohrleitungen, Kabeln und Drähten, die Gas-, Wasser- und Kraftwerke mit ihren Leitungen.

Die Eisenbahn hat eine Monopolstellung inne. Aber auch der Kraftwagenlinienverkehr wird behördlich vor unbilligem Wettbewerb geschützt (§ 9 (3) Abs. 2 d. Durchf. Verordnung v. 9. X. 1931).

Die starre tarifliche Gebundenheit der Bahn gab dem Kraftwagenverkehr starke Impulse zur Entwicklung; seine Kostengestaltung machte ein weitgehendes Unterbieten der Tarife möglich. Die Abwanderung von der Schiene zur Straße wäre trotz der Kampfmaßnahmen der Bahn weiter stark angestiegen, wenn nicht die konzessionären und tariflichen Vorschriften der Verordnung vom 6. X. 1931 hier hemmend eingesetzt hätten. Die genannte Verordnung hat eine teilweise Ebnung der Konkurrenzbasis für Straße und Schiene herbeizuführen versucht. Die technischen, wirtschaftlichen und politischen Betriebsvoraussetzungen für die beiden Verkehrsmittel sind so grundlegend verschieden, daß man de ratione einen Wettbewerb verhindern müßte und eine Zusammenarbeit zu fordern hat.

Im gegenwärtigen Zeitpunkte aber stehen sich ein geschlossenes Eisenbahnunternehmen, der größte Betrieb der Erde, der Repräsentant des öffentlichen Verkehrs und eine Vielzahl (vgl. S. 41) von Kraftfahrunternehmern, teils in Verbänden organisiert, teils kleinste Einzelgänger, also der private Verkehr, im schärfsten Interessenkampf gegenüber.

IV. Die Wirkungen der Verkehrsumschichtung in Deutschland.

1.) Auf den Schienenweg.

Die Reichsbahn[1]) schätzte die Leistungen des Kraftwagenverkehrs 1928 auf zirka 14 Milliarden Personenkilometer und 4 Milliarden Tonnenkilometer. Im Güterverkehr ist seit 1925 der Anteil hochtarifierter Güter in der Eisenbahnverfrachtung erheblich unter dem üblichen Durchschnitt geblieben, was zweifellos auf starke Abwanderung zum konkurrierenden Kraftwagen zurückzuführen ist.

Die Entwicklung der Eisenbahn- und Kraftwagenlinien in Deutschland erhellt aus folgender Zusammenstellung:

Jahr	Streckenlängen der Eisenbahnlinien[2]) in Kilometern:	Kraftwagenlinien[3])	
		Personenverkehr	Güterverkehr
1928	58.283	48.152	4.145
1929	58.362	59.901	3.634
1930	58.368	62.597	4.428

[1]) Zietschmann: in „Mitteilungen des Langnamvereins", Nr. 3 v. 1930, S. 48.
[2]) Deutsche Eisenbahnen überhaupt.
[3]) Schätzungen nach Baumann (Deutsche Reichsbahnges.) und Bormann (Stat. Reichsamt), siehe Vogt: Wandlungen im Schienenverkehr, Frankfurter Ztg., Wirtschaftsheft 8, v. 1932.

Vergleicht man dieses Wachsen des Verkehrsapparates mit dem stetig mengenmäßigen Verkehrsrückgang, so tritt die wirtschaftliche Unmö lichkeit des Zustandes klar zutage. Im Jahre 1913 betrug die Tonnenzah beförderter Güter pro Kopf der Bevölkerung:[1]) . . . . . 7 1927, dem Höchstjahr der Nachkriegszeit . . . . . 7 1929, Zeit der Hochkonjunktur 7

Die ziffermäßige Errechnung des Ausfalles für die Bahnen ist nic ohne Schwierigkeiten vorsichgegangen und die Ergebnisse haben nu einen Orientierungswert, der von dem exakten Wert sicher sta abweicht. Von dem Verkehr der Deutschen Reichsbahngesellschaft, d 1930 mit 53.821,4 km Betriebsstreckenlänge über 90% der gesamt deutschen Schienenstrecken befuhr, läßt sich auch auf den Verkehr d übrigen Bahnen Deutschlands schließen.

Die Reichsbahn beschritt zwei Wege zur Ermittlung der gesuchte Zahlen:

1. Die Verkehrsbewegung auf Schiene und Landstraße für ve schiedene Beziehungen wurde durch Ermittlung an Ort und Ste festgestellt. Auf Grund der Publikationen der Kraftverkehrswirtsch und unter Zugrundelegung der Zahl der Kraftfahrzeuge wurde ve sucht, die Stärke des Wettbewerbverkehrs ungefähr zu errechnen.

2. Eine verfeinerte Statistik des Verkehrs auf der Schiene wurd eingeführt, die insbesondere die Jahre 1925 und 1928 erfaßte und n mit großem Arbeitsaufwand durchgeführt werden konnte.

Diese letztere Statistik bildet die besondere Grundlage der reichs bahnseitigen Berechnungen. Sie zeigte durch den Vergleich 192 gegen 1928 den starken Einfluß des Kraftwagens auf den Rückgang de oberen Tarifklassen im Personen- und Güterverkehr. Die Reichsbah kommt zu folgendem Facit:

a) Ausfälle im Personenverkehr.

Der Personenverkehr ging, obzwar sich die Wirtschaftslage bis 192 nicht verschlechterte, trotz vieler Tarifvergünstigungen (Jugendkarten Sonntagskarten usw. und Fahrplanverbesserungen) absolut zurück Der Bevölkerungszuwachs wirkte sich hier scheinbar nicht aus. 1928 blieb die Verkehrsleistung der Reichsbahn mit 96,6 Millionen Personen und 1,3 Milliarden Personenkilometern hinter dem Ergebnis von 192 (2106,3 Millionen Personen und 48.950,3 Millionen Personenkilometer)

[1]) Sarter: Verkehrsprobleme der Reichsbahn, Berlin, 1932, S. 35.

zurück. Aber auch in den folgenden Jahren hörte der Rückgang nicht auf, wie die tieferstehenden Zahlen[1]) wiedergeben:

Jahr	Anzahl der beförderten Personen in Millionen	Rückgang ca. %	Personenkilometer in Millionen	Rückgang ca. %
1928	2.009,4	—	47.649,0	—
1929	1.980,3	1,45	47.088,3	1,3
1930	1.829,3	2,55	43.297,6	8,0
1931*)	1.577,7	13,7	36.922,3	14,7

Die Reichsbahn ermittelte für 1928 gegen 1925 in einer detaillierten Darlegung den Verlust aus dem Personenverkehr mit zirka 140 bis 150 Millionen RM.

b) Ausfälle im Güterverkehr.

Der Güterverkehr 1928 gegen 1925 weist eine mengenmäßige Steigerung von zirka 16% auf. Auffallend aber ist, daß die Güter der höheren Tarifklassen (Stückgut und Wagenladungen A, B und C) nur um 5,8% wuchsen. Dieser geringe Zuwachs verteilte sich besonders auf die Zonen 1—50 km und 100—400 km. Teilweise war in diesen Zonen ein absoluter Rückgang festzustellen (Klassen A und B). Das starke Eindringen des Kraftwagens in den bahnseitigen Verkehrsbesitz an den genannten Gütern in der Nahzone 1—50 km war natürlich und augenscheinlich; denn 68,5% des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes entfallen auf die Bedienung des Nahverkehrs (ohne Straßenbahn). Das Institut für Konjunkturforschung errechnete, daß mengenmäßig 57% und in Industriegebieten sogar 80% aller Güter im Nahverkehr befördert werden. Die Reichsbahn taxierte den Einnahmeausfall im Güterverkehr der Jahre 1928 gegen 1925 auf zirka 200 Millionen RM.[2])

Die Tätigkeit des Kraftwagens als „Zubringer" (Heranführen von Personen und Gütern zur Eisenbahnbeförderung) ist hierbei angeblich berücksichtigt worden. Die Zubringertätigkeit im Güterverkehr blieb doch immer im Wesentlichen den Inhabern von Anschlußgleisen vorbehalten, auf denen zirka 75% des Gesamtverkehrs abgewickelt wurden.[3])

---

[1]) Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Reichsbahn- und Kraftwagenverkehr, Berlin 1930.

*) Im Personenverkehr war der besonders starke Rückgang auf die Bankenkrise im Juli 1931 zurückzuführen.

[2]) Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft: Reichsbahn- und Kraftwagenverkehr, Berlin 1930, S. 12.

[3]) Protokoll der Sitzung des Sonderausschusses des Deutschen Eisenbahnverkehrs-Verbandes, Wiesbaden, 21. X. 1932.

Den Umfang des Lastkraftwagenverkehrs hat Bormann[1]) in ausf
lichen Darlegungen zu errechnen versucht. Vergleicht man seine Za
mit jenen des Reichsbahngüterverkehrs, so wird der Fortschritt
Entwicklung des Kraftlastwagenverkehrs augenscheinlich:

REICHSBAHN (ohne Dienstgut) 1931 . . . . 286 Mill. Ton
LASTKRAFTWAGEN (Gewerblicher Werk- und Überlandverkehr) 1931 . . . . . 120 „ „

In Millionen Tonnenkilometern:

REICHSBAHN s. o. 45,498
LASTKRAFTWAGEN s. o. 5,500

Da die Regelung in der Verordnung vom 6. X. 1931 den Werkverk
und eine Zone von 50 km für den entgeltlichen Verkehr[2]) nicht erfa
ist mit einem weiteren Anwachsen des Nahkraftwagenverkehrs
rechnen. Die Reichsbahn hat sich überzeugen müssen, daß der K
wagenverkehr in den Nahzonen einem allgemeinen wirtschaftlic
Bedürfnis entsprach, weil ihn hier seine technisch-ökonomische Eig
art zweifellos der Schiene überlegen macht. Die Reichsbahn ha
dieser Erkenntnis sogar gegen die zu starke Einschränkung des Tä
keitsfeldes ihres Konkurrenten Einspruch erhoben[3]) und die 50-
Zone befürwortet, während die Privat- und Kleinbahnen die Begr
zung der Freizone auf nur 20 km forderten.[4])

Die Bahn konnte der Strukturwandlung im Transportwesen ni
müßig zusehen und hob die eigene Leistungsfähigkeit durch Einf
rung zahlreicher technischer und kommerzieller Neuerungen. Die
Neuerungen lag die Erkenntnis zugrunde, daß dasjenige Verkeh
mittel, welches dem Verkehrsbedürfnis am meisten entgegenkom
von der Wirtschaft bevorzugt werden wird. An technischen Neu
rungen seien folgende besonders bemerkt: Der Schnelltriebwage
der heute an vielen wichtigen Stellen Einsatz findet, erzielt ei
Normalgeschwindigkeit von 150 h/km. Das 1932 gebaute Mod
befördert 102 Personen und ist zur Zeit das schnellste regelmäßi
Landverkehrsmittel. Im Schnellzugsdienst wird die 2000 PS u
110 h/km leistende „2 C 1"-Turbolokomotive verwendet. Ferner
die Reichsbahn neuerdings Diesellokomotiven und Maschinen
Kohlenstaubfeuerung in Dienst gestellt. Die Erfahrungen des Leic

---

[1]) Bormann: Über den Umfang des Güterkraftverkehrs, „Verkehrstechnis
Woche", Heft 23, Berlin 1932.

[2]) § 1 (2) der V. O. vom 6. X. 1931.

[3]) Protokoll des Arbeitsausschusses für den Spediteurvertrag v. 8. V. 19
S. 6.

[4]) Protokoll des Arbeitsausschusses für den Spediteurvertrag v. 12. VI. 19

metallbaus fanden bei den neuen Triebwagen der Berliner S-Bahn sinnvolle Anwendung, um Strom- und Unterbaukosten zu sparen. Elektrische Speichertriebwagen und Elektrolokomotiven neuester Bauart werden erprobt. Neuerings findet in steigendem Maße der Verbrennungsmotor Verwendung. Der kombinierte Flugzeug-Eisenbahnverkehr, „Flei"-Verkehr, ermöglicht den schnellsten Transport von Stückgut. Ebenso zeigt der sogen. Expreßgutverkehr, der die Beförderung von Stückgut mit Personen- und Schnellzügen versieht, zunehmende Frequenz. Moderne Personen- und Güterwagen wurden angeschafft. Der Großgüterwagen bis zu 60 t Ladegewicht war es, der es ermöglichte, z. B. im Erz-, Kohle-, Kali- und Großmaschinenverkehr bis zu 3000 t geschlossen zu befördern, also fast das Doppelte des Ladegewichts normaler Güterzüge. Großwagen-Güterzüge drücken die Zugsbeförderungskosten erheblich herab.

Die begrenzte Transportdauer leicht verderblicher Waren hat zu gesteigerter Transportgeschwindigkeit geführt. Damit sind diesen Waren neue Märkte erschlossen worden. Es gilt, das Transportrisiko — die Gefahr der Qualitäts- und Quantitätsminderung, bzw. das gänzliche Zugrundegehen der Ware beim Transport[2]) — zu vermindern. Direkte Züge befördern frisches Obst und Gemüse z. B. von Basel nach Aachen oder von Oderberg nach Aachen in schnellerer Zeit, als fahrplanmäßige D-Züge die Strecke zurücklegen. Für den innerdeutschen Milchverkehr der Großstädte sind Milchkurswagen vorgesehen, die sogar von Schnellzügen befördert und den in den Großstädten errichteten Milchhöfen sofort zugeleitet werden. Wesentliches Augenmerk legte die Reichsbahn auf den Stückgutverkehr. Die Beförderung durch leichte Güterzüge, „Leig", brachte eine beachtliche Beschleunigung. Diese höchstens zehn Achsen langen Züge führen zwei eng miteinander zusammengekuppelte großräumige Güterwagen. Sie erreichen die Fahrgeschwindigkeit von Personenzügen. Der Fahrplan dieser Züge ist so aufgestellt, daß am Abend aufgegebene Güter am anderen Morgen am Empfangsort ausgeliefert werden. Im Jahre 1932 verfügte die Reichsbahn über 270 Doppelwagen für Leigs, die insgesamt jährlich 18,000.000 Zugskilometer zurücklegten, also zirka 4% aller Güterzugsleistungen überhaupt. Eine besondere Einrichtung für den Stückgutverkehr schuf die Reichsbahn nach ausländischem Vorbild durch den „Behälter"-Verkehr. Der „Behälter" ist als Bindeglied zwischen Bahn und Auto gedacht. Die Behälter sind bahneigene Lademittel, Holz- oder Metallkästen, offen oder gedeckt, die vom Verfrachter in dessen

[1]) Deutsche Allgemeine Zeitung, Nr. 44 vom 3. XI. 1932.

[2]) Hellauer: Handelsverkehrslehre, die Handelshochschule Bd. I, Kap. IV, S. 749.

Betriebsräumen beladen und dem Empfänger ins Haus zugestellt werden, wo die Entladung erfolgt. Die Behälter werden in Kraftwagen zur und von der Bahn gebracht und entleert von der letzteren abgeholt. Die leeren Behälter werden nach den an den Bahnhof angeschlossenen privaten Anlagen (Anschlußwerken usw.) ab 27. VI. 1932 zur Beladung gebührenfrei zugestellt. Für die Abholung beladener Behälter werden die tarifmäßigen örtlichen Gebühren erhoben.[1]) Für die Behälter (Groß- und Kleinbehälter, letztere mit einem Fassungsraum ab 1,5 Kubikmeter, und für ein Mindestgewicht von 150 kg) werden geringe Mieten berechnet. Da aber der Behälter Eigentum der Bahn ist, wird sein Eigengewicht zur Frachtberechnung nicht herangezogen. Auf die Miete verzichtet die Bahn nicht und begründet dies mit den beträchtlichen Beschaffungs- und Unterhaltungskosten der Behälter.[2]) Die Mieten für Kleinbehälter z. B. schwanken je nach dem Gewicht der Ladung zwischen 1 RM bis 10 RM. Die Behälter bieten im Überlandverkehr für Verfrachter und Eisenbahn die Vorteile des direkten Verkehrs von Haus zu Haus. Auch tritt eine Ersparnis von Verpackungs- und Verladekosten ein. Der Vorzug der Behälter im Überseeverkehr ist offenbar. Die seemäßige Verpackung verursacht in der Regel erhöhte Kosten, die durch den Behälterverkehr herabgemindert werden können. Der Umschlag Bahn-Schiff-Bahn wird einfacher und für die Transportgüter schonender bewerkstelligt. Ausnahmetarife der Reichsbahn begünstigen diesen Verkehr.[3])

Eine Neueinführung, die erst noch erprobt werden muß, stellen die motorisierten Schlepper der Reichsbahn dar, die ganze Eisenbahnwagen über den Schienenweg hinaus auf der Straße befördern können. Es soll so das Umladen der Behälter erspart werden.

Eine besondere Waffe gegen den Wettbewerb des Kraftwagens schuf sich die Reichsbahn in dem vielumstrittenen sogenannten „Scherkervertrag". Die Eisenbahn erkannte ihre Schwäche besonders im „Haus-Haus"-Verkehr. Die Bahn versuchte daher, mit ihren eigenen Mitteln und Organisationen den Verfrachtern die nämlichen Vorteile zu gewähren, wie sie der Kraftwagen bietet. Sie entschloß sich, das Zu- und Abrollen der Güter zu festen Sätzen, die einheitlich im ganzen Reich Geltung haben, durch die Bahnspediteure besorgen zu lassen. Bahnspediteure oder amtliche Rollfuhrunternehmer waren Spediteure, die im Auftrag der Reichsbahn die Zu- und Abfuhr von Gütern zu festen, jeweils für einen Ortsbereich bestimmten Gebühren durch-

[1]) Reichsbahn-Ausnahmetarif 82 (Güter in Behältern) von 1932.

[2]) Der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer, Halle, 6. Jahrg., Nr. 60 vom 1. VIII. 1932, S. 2.

[3]) Vgl. Reichsbahnkalender für 1933.

ührten. Sie sind laut H. G. B. Frachtführer, obzwar sie wirtschaft-ch Spediteur oder Fuhrmann sein können. Die Bahnspediteure erden durch die Reichsbahn-Verkehrsämter ernannt und sind für ie durch sie zugestellten Güter gleichsam Inkassomandatare der ahn. In der neuen Organisation, genannt Deutsche Bahnspedition . m. b. H., war der Firma Schenker & Co. die Führung zugeteilt orden. Im Frühjahr 1933 aber wurde die Deutsche Bahnspedition änzlich von ihren Bindungen zur Firma Schenker & Co. gelöst.

Der am 1. März 1932 in Kraft getretene Bahnspeditionsvertrag nthält gegenüber dem früheren Zustand folgende Änderungen:[1])

1. Aufgabe des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes.

Bisher umfaßte der bahnamtliche Rollfuhrdienst nur die Abfuhr er Stückgüter an den Bestimmungsorten. Künftig wird auf Verlangen er Verfrachter auch die Anfuhr der Stückgüter an den Versandorten nd die An- und Abfuhr der hochwertigen Wagenladungen durch den ahnamtlichen Rollfuhrdienst besorgt.

Zu den Wagenladungsgütern, auf die sich der bahnamtliche Roll-hrdienst erstreckt, gehören alle Güterarten, die im Normaltarif der eichsbahn in die Wagenladungsklassen A, B und C eingereiht sind, leichgültig ob sie im Einzelfall nach dem Normaltarif oder nach Aus-ahmetarifen abgefertigt werden.

2. Befugnisse des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes.

Der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer darf künftig bei allen ollfuhrleistungen, für die bahnamtlich festgesetzte Gebühren gelten, ur noch in seiner Eigenschaft als bahnamtlicher Unternehmer handeln. isher war es ihm auch bei der Abfuhr von Stückgütern an den Bestim-ungsorten gestattet, als Privatspediteur aufzutreten, woraus sich annigfache Unzuträglichkeiten, insbesondere vielfach für das Publikum ne Belastung mit höheren Gebühren und eine schlechtere Haftung, gaben.

3. Haftung der Reichsbahn für den bahnamtlichen Rollfuhrdienst.

Für den bahnamtlichen Rollfuhrdienst in seinem künftig weiteren mfang übernimmt die Reichsbahn den Verfrachtern gegenüber die

---

[1]) Transport-Nachrichten von Schenker & Co., Berlin, VI. Jahrg., Nr. 8 om 12. IV. 1932.

gleiche Haftung, die sie bei den betreffenden Sendungen nach der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung für die nachfolgende oder vorausgegangene Eisenbahnbeförderung zu tragen hat. Für die Anfuhr der Stückgüter und die An- und Abfuhr der Wagenladungen tritt diese Haftung der Reichsbahn zusätzlich neben die Haftung, die den bahnamtlichen Unternehmer als Spediteur gegenüber seinem Auftraggeber für die Rolleistung und die in dem veröffentlichten neuen Einheitsgebührentarif genannten Nebenleistungen seiner bahnamtlichen Speditionstätigkeit trifft. Die eigene Haftung des bahnamtlichen Rollfuhrunternehmers richtet sich künftig nach den gesetzlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches. Das bedeutet eine wesentliche Verschärfung auch der Haftung des bahnamtlichen Unternehmers selbst. Wenn dieser bisher die Anfuhr der Stückgüter oder die An- oder Abfuhr von Wagenladungen besorgte oder Stückgüter am Bestimmungsort nicht in seiner bahnamtlichen Eigenschaft abfuhr, handelte er als Privatspediteur und trug als solcher seinen Auftraggebern gegenüber in der Regel nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen nur eine sehr beschränkte Haftung. Zur Sicherung gegenüber Speditionsversehen und Rollfuhrschäden war er zwar, wenn sein Auftraggeber keine andere Weisung erteilt hatte, verpflichtet, eine Versicherung einzugehen, deren Prämie aber wurde bisher nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen den Verfrachtern aufgebürdet.

4. Geltungsbereich der neuen Rollfuhrgebühren.

Einheitliche Gewichtsstaffeln und Sperrigkeitszuschläge.

Die neuen Rollfuhrgebühren gelten innerhalb der festgelegten Rollbezirke der betreffenden Güterabfertigungen, ohne Rücksicht auf die Entfernung, innerhalb deren die Rolleistung auszuführen ist. Die bisherige Staffelung der Gebühren nach Entfernungszonen ist somit weggefallen. Die Rollbezirke sind jetzt neu so festgelegt, wie es sich nach den überlieferten Verkehrsbedürfnissen unter Berücksichtigung auch der eisenbahnamtlichen Interessen als zweckmäßig erwies.

Auch die Gewichtsstaffeln der Rollfuhrtarife sind jetzt einheitlich festgelegt. Vereinheitlicht ist ferner das Verzeichnis der als sperrig anzusehenden Rollgüter sowie der Sperrigkeitszuschlag, der künftig einheitlich 100% beträgt, während er bisher zwischen 25 und 200% schwankte.

Verbilligung der Rollkosten. Gebühren für Nebenleistungen.

Versicherung.

Durch die Neuregelung wird der Rollfuhrdienst erheblich verligt. Die im Einheitstarif festgelegten Gebühren, die wie bisher nur chstsätze sind, wurden am 1. III. 1932 an 694 Orten mit 920 Güterfertigungen eingeführt. Sie bedeuten für die betreffenden Plätze eine llkostensenkung von 20 bis 80% der bisher geltenden Gebühren. 2850 Orten mit 3095 Güterabfertigungen gelten für alle Rollstungen, die nicht in dem für später vorgesehenen Haus-Haus-Verkehr geführt werden, noch niedrigere Sätze, als im Einheitsgebührenif festgelegt sind. Die Preisverbilligung gegenüber bisher schwankt r zwischen 10 und 30%.

Eine weitere Kostensenkung ist dadurch eingetreten, daß von jetzt auch für alle Nebenleistungen, die im bahnamtlichen Rollfuhrdienst icherweise vorkommen können, bestimmte Höchstgebühren gelten, durchwegs und zum Teil ganz erheblich niedriger als die bisher von Spediteuren für solche Leistungen berechneten Gebühren sind. here Gebühren für Rolleistungen oder Nebenleistungen sowie Gemren für andere Leistungen dürfen die bahnamtlichen Rollfuhrunternmer künftig nur dann erheben, wenn nachweislich Mehrleistungen liegen, die über den normalen Arbeitsgang hinausgehen oder weitere benleistungen ausdrücklich von den Verfrachtern gefordert oder ch Umstände veranlaßt sind, die die Verfrachter zu vertreten haben.

Vor allem dürfen künftig vom bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer ondere Versicherungsgebühren nur noch erhoben werden, wenn er Auftrage des Verfrachters Verrichtungen ausführt, die über den im heitsgebührentarif festgelegten Pflichtenkreis des bahnamtlichen lfuhrdienstes hinausgehen, z. B. bei Beförderung von Gütern im melgüterverkehr, bei Lagergeschäften, Umzugstransporten usw. ch bei diesen Beförderungen sowie bei Sendungen nach dem Ausde darf künftig nur noch der Speditionsversicherungsschein, der enannte SVS, dagegen nicht mehr der Rollfuhrversicherungsschein, sogenannte RVS, genommen werden. Durch die von der Reichsn übernommene Haftung und die gesetzliche Haftung, die die namtlichen Rollfuhrunternehmer jetzt gegenüber ihren Auftragern trifft, ist abgesehen von den vorerwähnten Ausnahmen, die astung der Verfrachter mit den besonderen Kosten einer Speditionsl Rollfuhrversicherung überflüssig geworden.

Zur Sicherung der Verfrachter und der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer selbst gegen etwaige Schadensfälle und zur Sicherstellung des Rückgriffsrechtes der Reichsbahn gegen die bahnamtlichen Unternehmer ist zwischen der Deutschen Bahnspedition und den leistungsfähigsten deutschen Versicherungsgesellschaften ein neuer Versicherungsvertrag abgeschlossen worden, dem sich jeder bahnamtliche Rollfuhrunternehmer anzuschließen hat. Die Prämie, die von den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern zu zahlen ist, beträgt für je 100 kg Stückgut $^3/_4$ Pfennig, für je 100 kg Wagenladungsgut einschließlich von Sammelladungsteilsendungen im Gewichte von 5000 kg und mehr $^3/_4$ Pfennig. Die Prämie ist für jede Rolleistung zu zahlen, unter Umständen also zweimal, wenn nämlich eine Sendung am Versand- und am Bestimmungsort im bahnamtlichen Rollfuhrdienst gerollt worden ist. Insbesondere bei den kleineren Sendungen ist die künftige Prämie, für deren Rückerhebung der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer dem Verfrachter keine Gebühren berechnen darf, ganz erheblich niedriger als die Gebühren, mit denen bisher die Verfrachter aus dem SVS und RVS belastet wurden, die im Einzelfalle mindestens 15 Pfennig ausmachten. Dabei ist der Versicherungsschutz des neuen Scheines, sowohl was die Schadensfälle selbst wie auch die Höchstsumme der Entschädigungen angeht, erheblich weitergehender als der des SVS und RVS. Der Schutz der neuen Versicherung erstreckt sich außer auf die Rollfuhrleistung auch auf die Nebenleistungen sowie ferner über die eigene Tätigkeit der bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer hinaus auf Schäden, die bei der Ausfertigung des Frachtbriefes oder Frachtbriefdoppels im Inlandverkehr, der Bezeichnung der Frachtstücke und ihrer Verwiegung durch solche Speditionsfirmen entstehen, die allgemein ihre unter den bahnamtlichen Rollfuhrdienst fallenden Rollfuhrleistungen als Provisionsspediteure, Mitglieder einer Rollgemeinschaft oder dergleichen dem bahnamtlichen Rollfuhrdienst übertragen haben.

6. Zuschüsse der Reichsbahn.

Zur Senkung der Rollgebühren auf die Höhe der Einheitssätze hat sich die Reichsbahn im Bahnspeditionsvertrag bereit erklärt, erforderlichenfalls Zuschüsse zu gewähren. Solche Zuschüsse sind an 24 Orten mit insgesamt 83 Güterabfertigungen notwendig geworden, davon an 6 Orten mit 10 Güterabfertigungen nur für bestimmte Rollfuhrleistungen, z. B. in Außenbezirken oder bei der Beförderung von Kleingütern. Durch den erheblichen Verkehrsrückgang in den letzten Monaten sowie durch die allgemeine Preissenkungsaktion der Reichsregierung, die auch die Selbstkosten der Fuhrbetriebe verbilligt hat,

wird sich der Gesamtaufwand für Zuschüsse an die bahnamtlichen Unternehmer einschließlich der Provision an Provisionsspediteure, der ursprünglich auf 40 Millionen Mark beziffert worden ist, entsprechend niedriger halten lassen.

7. Beteiligung des Speditionsgewerbes.

Am neuen bahnamtlichen Rollfuhrdienst sind über 300 Speditions- und Fuhrunternehmen beteiligt. An den kleinen und mittleren Plätzen konnten fast überall die bisherigen bahnamtlichen Unternehmer wieder bestellt werden. Auch an den großen Plätzen sind größtenteils die bisherigen bahnamtlichen Unternehmer wieder eingesetzt oder an einer neugegründeten Rollgemeinschaft beteiligt worden. Solche Rollgemeinschaften wurden insbesondere in mehreren großen Städten, vor allem z. B. in Berlin, München, Leipzig, Frankfurt a. M., gegründet. Es ist dadurch gelungen, außer fast allen bisherigen bahnamtlichen Rollfuhrunternehmern auch die weit überwiegende Mehrzahl der übrigen größeren Speditions- und Fuhrunternehmen Deutschlands, die bisher einen eigenen Rollfuhrdienst besaßen, an dem neuen, erweiterten bahnamtlichen Rollfuhrdienst teilnehmen zu lassen. Gleicherweise hat sich zu solcher Mitarbeit auch eine große Zahl derjenigen Firmen zur Verfügung gestellt, die noch bis in die jüngste Zeit Gegner des Vertrages waren.

8. Der Sammelladungsverkehr.

Auch für die Durchführung der Neuorganisation des Sammelladungsverkehrs, die nunmehr als zweiter Teil des Bahnspeditionsvertrages in Angriff genommen wird, haben sich schon jetzt außer sämtlichen dem bahnamtlichen Rollfuhrdienst angeschlossenen Firmen noch eine große Zahl anderer Speditionsunternehmungen, darunter auch bedeutende Kraftwagenspediteure, zur Mitarbeit und zur Einbringung ihrer Sammelgutmengen bereit erklärt. In den großen Städten sind bei der örtlichen Neuregelung des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes alle besonderen Interessen einer Neugestaltung des Sammelgutverkehrs bereits berücksichtigt worden.

Die Reichsbahn führt also eine Zuschußpolitik ein. Sie ersetzt den Bahnspediteuren die bei franco Haus-Haus-Lieferung anfallenden Rollgelder und einen Teil der Umschlagskosten. Die letzteren kennt allerdings der Kraftwagen kaum. Die „gebundene" oder Unterwegsstrecke bleibt ja für Bahn und Auto gleich bestehen.

Gegen den Bahnspeditionsvertrag nahmen die Interessenvertretungen der deutschen Automobilindustrie und des gewerblichen Kraft-

verkehrs in scharfer Weise Stellung. Sie beschuldigten die Reichsbahn der Verletzung der E. V. O., begangen durch nicht gleichmäßige Berechnung der Tarife. Es liege der eklatante Fall des Mißbrauches einer Monopolstellung vor.

Für den Bahnspeditionsvertrag setzte sich die Mehrheit des Bahnspeditionsgewerbes ein.

Der Reichsverkehrsminister ließ aber doch den Vertrag, da in ihm „nichts Rechts- oder Sittenwidriges gefunden" werden konnte, zu.

Zweifellos liegt dem Bahnspeditionsvertrag, an dessen Beratung auch der Verfasser gelegentlich teilnahm, ein gesunder Gedanke zu Grunde. Man darf der Bahn nicht das Recht absprechen, im Rahmen eines vernünftigen Wettbewerbs Maßnahmen zu ergreifen, die in der Privatwirtschaft gang und gäbe sind. Dies umsomehr, als damit eine Verbilligung der Transportkosten für die Allgemeinheit sich ergab. Von einer Monopolstellung der Reichsbahn kann in diesem Zusammenhange nicht gut gesprochen werden. Der Zusammenschluß der Kraftfahrinteressenten mit gemeinsamen — also kartellmäßigen — Beförderungsbedingungen hat heute im Ferntransportwesen zu Lande eher ein Duopol[1]) geschaffen.

Ein überall wirksames Mittel, die Abwanderung von Verkehr zum Kraftwagen zu verhindern, ist der Bahnspeditionsvertrag ebenso wenig wie die technischen Neueinführungen (Leig, Triebwagen, Behälterverkehr usw.).[2]) Wohl wirken alle diese Momente preisdrückend auf den Kraftwagen, aber der Zeitverlust des Zu- und Abrollens und des Umschlags ist erheblich und er muß sich bei kürzeren Entfernungen immer zu Ungunsten der Bahn bemerkbar machen. Für die Kalkulation in der Privatwirtschaft bedeutet die Einheitlichkeit der Rollgelder einen schätzenswerten Vorteil. Im Übrigen lehnt sich der Bahnspeditionsvertrag an das Vorbild, die schweizerische „Sesa" an, die besonders im kombinierten Eisenbahn-Kraftwagen-Verkehr Vorzügliches leistet.[3]) Auf die jüngste Entwicklung der Reichsbahn-Verkehrspolitik wird noch eingegangen werden (S. 99f.).

2.) Auf den Kraftwagenverkehr.

In den Jahren 1924 bis 1928/29 hatte die Motorisierung Deutschlands ungewöhnlich rasche Fortschritte aufzuweisen. So sehr dies Pro-

---

[1]) Von Ricci (Dal protezionismo al sindicato, Bari, Laterza 1926, S. 131 u. a. o.) wird das Duopol auch „Polypol" genannt.

[2]) Mellerowicz: Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, Frankfurter Zeitung, Nr. 122—124 v. 15. II. 1933, S. 10.

[3]) Vgl. Bericht des Ing. Hohl auf der Generalversammlung der Sesa 1932.

duktion und Absatz von Kraftfahrzeugen und viele mit dem Kraftverkehr zusammenhängende Wirtschaftszweige begünstigt hatte, so empfindlich war der Rückschlag, den die Krise der letzten Jahre mit sich brachte, bis wieder durch die steuerlichen Erleichterungen vom Jahre 1933 ein starker Aufschwung eintrat.

Die Automobil- und Autozubehörindustrie hat sich durch ihre gewaltige Entwicklung zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor erhoben. Jede Konjunkturschwankung, möge sie rein marktbedingt sein oder durch gesetzliche Maßnahmen hervorgerufen, ist von großer sozialer Bedeutung. R. de Nercy referierte anläßlich des Internationalen Kongresses der Kraftverkehrswirtschaft in Berlin 1933, daß in Deutschland durch das Kraftfahrwesen[1]) 555.000 Personen beschäftigt werden und vom Kraftwagen direkt oder indirekt 1,850.000 Personen leben.

Die Kraftfahrzeugnachfrage in Zeiten der Konjunktur beruht auf hoher Intensität des Bedürfnisses nach „individuellem Transport". Diese Intensität bewirkte auch den außerordentlichen Aufschwung der Motorisierung in den ersten zehn Nachkriegsjahren. Wenn heute die Autoproduktion hinter dem Höchstergebnis des Jahres 1930 zurückbleibt und in Zukunft, selbst bei günstiger Entwicklung, wohl kaum mehr so jäh ansteigen dürfte, so ist hier derselbe Vorgang wie seinerzeit bei der Kohlen- und Eisenproduktion zu bemerken. Der Wachstumskoeffizient in den ersten Stadien der Industrialisierung des Straßenverkehrs ist größer als späterhin.[2])

Der Personenkraftwagen führte sich schneller ein als der Lastwagen, denn die Anschaffung des letzteren ist nur von rein kaufmännischen Überlegungen abhängig.

Die Entwicklung der Lastkraftwagen-Nachfrage hängt weitgehend davon ab, wie schnell und in welchem Maße die Unternehmen sich entschließen, die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel als Investition im Transportwesen zu verwenden.

Zur Zeit kommen wohl erhebliche Investitionen in Kraftwagen, besonders durch Reichsbahnaufträge und die Steuerfreiheit hervorgerufen, bei steigender Beschäftigung in Frage.

Der größte Teil der in Deutschland vorhandenen Lastkraftwagen wird von industriellen oder Handelsunternehmungen im Werksverkehr betrieben. Von den fast 59.000 Lastkraftwagen mit einem Eigengewicht von über 2000 kg sind es über 37.000 — ca. 63%. Fast ausschließlich

[1]) Automobil- und Zubehör-Handel- und Industrie, Transportgesellschaften und gewerbliche Kraftfahrer, Garagen, Reparaturwerkstätten, Treibstoffindustrie und -Handel, Versicherungen.

[2]) Lederer: Monopole und Konjunktur, Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung, 2. Jg., 1927, Ergänzungsheft 2, S. 16.

im Werksverkehr finden die etwa 90.000 leichten Last- und Lieferkraftwagen mit weniger als 2000 kg Eigengewicht Verwendung. Die Lastkraftwagenbestände sind in vielen Betrieben überaltert.[1])

Der Import ausländischer Wagen ist bedeutend, er wird aber durch die Beschränkungen des Devisenverkehrs dauernd zurückgedrängt. Nachstehende Zahlen[2]) geben einen Überblick hierzu:

	1929		1930		1931	
	Stück	%	Stück	%	Stück	%
Krafträder	63.579	10,5	60.243	8,2	63.533	8,0
Personenwagen	100.301	23,2	125.250	25,0	126.751	24,2
Lastwagen	30.730	21,3	44.048	28,0	41.014	25,5
Zugmaschinen	6.191	24,7	6.278	24,2	6.172	23,1
Zusammen	200.801		235.819		237.470	

Die Gesamtzahl der in Deutschland neu zugelassenen Kraftwagen betrug:

			ausländische Wagen in %	
	1930	1931	1930	1931
Personenwagen	81.197	56.039	27,8	17,7
Lastwagen	15.885	12.737	36,9	32,5

Ein genaues Zahlenmaterial über den wahren Umfang des Kraftverkehrs ist bei der Vielzahl der Unternehmer nicht zu erhalten.

Im Jahre 1932 war teils durch die absteigende Konjunktur, teils durch die Höhe der Kraftfahrzeugsteuer ein starker Rückgang im Bestand der im Betrieb befindlichen Wagen zu verzeichnen. Der Reichsverband der Automobilindustrie schätzte das brachgelegte Kapital auf 450 bis 500 Millionen RM., eine demgemäße Minderbeschäftigung von etwa 168.000 Personen im Kraftverkehrsgewerbe und einem Ausfall an allgemeinen und Sondersteuern von ca. 120 Millionen RM.[3]) Im Rahmen der europäischen Staaten stand 1932 Deutschland nach Großbritannien, der Schweiz, Schweden, Irland und Norwegen — im Verhältnis der Einwohnerzahl zu den Zulassungen — erst an sechster Stelle, ver-

[1]) Institut für Konjunkturforschung: Vierteljahres-Hefte zur Konjunkturforschung, 7. Jahrgang, Heft 3 vom 25. XI. 1932, S. 163.

[2]) Vgl. Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1931, Berlin, S. 34 und 35.

[3]) „APD" Auto-Presse-Dienst, Berlin, 4. Jahrg., Nr. 13.

nutlich auch weit hinter Frankreich, dessen Zulassungen bisher noch nicht statistisch erfaßt werden. In England sind im ersten Halbjahr pro Kopf der Bevölkerung sechsmal mehr Kraftwagen verkauft worden als in Deutschland. Auffällig ist, daß das Verhältnis der in Deutschland zugelassenen Lastkraftwagen zu den Personenwagen das von allen Ländern weitaus ungünstigste ist.[1])

Von welcher Bedeutung die Autofabrikation für Deutschland ist, wird aus dem Umsatz der Kraftverkehrswirtschaft klar, der 1929 z. B. etwa 4½ Milliarden RM. betrug und ca. 200 Millionen RM. direkter Steuern abführte.[2]) Die Gesamtumsätze in der Kraftverkehrswirtschaft sind für das Jahr 1931 auf etwa 2,60 bis 2,80 Milliarden RM. zu schätzen; der Wert der Produktion im Kraftfahrzeugbau betrug 0,48 Milliarden RM., der Verkauf von fabrikneuen Fahrzeugen und Reifen betrug etwa 0,70 bis 0,80 Milliarden RM. Die Aufwendungen für Reparaturen werden auf 0,25 bis 0,30 Milliarden RM. veranschlagt. Der Wert des Treibstoffabsatzes, der sich auf insgesamt 1,39 Millionen Tonnen belief, stellte sich im Jahre 1932 auf etwa 0,80 Milliarden RM. Im Kraftfahrzeugbau allein waren 1928 etwa 90.000 Personen (1931 47.000) beschäftigt, in der Bereifungsindustrie im gleichen Jahre etwa 9000 (8000) Personen.

In den Zubehörindustrien dürften 1928 100.000 Personen tätig gewesen sein. Die Zahl der berufsmäßigen Kraftfahrer belief sich auf rund 250.000 Chauffeure und 45.000 Beifahrer.[3]) Der gewerbliche Güterfernverkehr ist im Verhältnis zum gesamten Lastkraftwagenverkehr nur gering. Von etwa 90.000 leichten Lastkraftwagen waren nur 3%, und von 58.680 schweren und mittelschweren Wagen nur 11,6% im gewerblichen Überlandverkehr tätig.[4])

Ungefähr seit Ende 1932 ist in der Kraftverkehrswirtschaft ein aufwärtsgerichteter Trend festzustellen. Die ersten fünf Monate 1933 brachten folgendes Ergebnis:[5])

erste fünf Monate 1932 Umsatz	17.992 Wagen
erste fünf Monate 1933 Umsatz	30.488 Wagen
Daher Zunahmen im Umsatz 1933.	12.496 Wagen

[1]) „APD" Auto-Presse-Dienst, Berlin, 4. Jahrg., Nr. 13.
[2]) Rede von Mollath im Gau I Berlin-Brandenburg d. Allgem. Dt. Automobilclubs am 24. X. 1932.
[3]) Vgl. Referat R. de Nercy, Intern. Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft, Berlin, Februar 1933.
[4]) Berliner Tageblatt, Abendausgabe Nr. 68 v. 9. II. 1933.
[5]) Prager Tagblatt, Nr. 160 v. 12. VII. 1933.

d. i. 69,5% (bei den Personenwagen sogar 73,2%). Die erstaunliche Steigerung ist aber sehr stark durch die erwähnten bedeutenden Bestellungen der Reichsbahn bei der deutschen Automobilindustrie bedingt. Einen unerwartet starken Aufschwung (vgl. S. 46) nahm die deutsche Automobilproduktion durch den Erlaß der Gesetze vom 10. IV. 1933 und 31. V. 1933. Der Bau, bzw. die Fertigstellung der Reichsautobahnen, von denen noch die Rede sein wird, dürfte die Entwicklung noch weiter fördern.

Das eigentliche Problem aber ist das der Verkehrswege für den Kraftwagen. Die Eisenbahnen sind zu ohnmächtiger Konkurrenz gegen den Kraftwagen verurteilt, insolange sie ihre Verkehrswege aus eigenen und nicht aus Mitteln der Öffentlichkeit bauen und instandhalten müssen. Der Kraftwagen hat hier den großen Vorteil gegenüber der Eisenbahn, daß er meist alle, bereits vor seinem Auftreten vorhanden gewesenen Wege benutzt (die zum Teil für seine Zwecke baulich gering verändert wurden). Der Schienenweg erforderte immer die kostspielige Erwerbung neuen Landes und einen Bau „von Grund auf". Hiermit war die Festlegung großer Kapitalien und die Sorge für Verzinsung und Amortisation verbunden. Der Kraftwagen ist von diesem hohen, fixen Kostenanteil a priori befreit. Lederer[1]) nennt die heutigen Straßen „Öffentliche Unternehmungen ohne Gewinn- und Preisrechnung". Das in ihnen investierte Kapital schätzt er höher als das der Eisenbahnen. Die Straße wird von einer Unzahl gewerblicher Kraftfahrunternehmer benutzt. Nicht so die Schiene; hier ergäben sich technische Unmöglichkeiten. Sax[2]) meint, eine Bahnlinie könne einfach nicht von mehreren Verwaltungen befahren werden, weil es sonst einen bellum omnium contra omnes gäbe.

Dieselben Erwägungen dürften in nicht ferner Zukunft auch für die Landstraße gelten. Es wird unbedingt notwendig, mit fortschreitender Verkehrsentwicklung eigene Autostraßen anzulegen. Ein Bericht, den eine mit dem Studium der Frage Straße - Schiene betraute englische Sonderkommission[3]) verfaßte, führt aus, daß die Zulassung von Kraftfernverkehr geregelt werden müsse, um nicht die Straßen zu überlasten. Hirsch[4]) sagt, daß durch die Entwicklung der Kraftwagenproduktion die früher bestandene kleine Nachfrage nach Straßenbau sich gewaltig verstärkt habe. Diese auf Amerika bezogene

[1]) E. Lederer: Planwirtschaft, Tübingen 1932, S. 11 (Fußnote).

[2]) Sax: Die Eisenbahnen, Berlin 1922, S. 35.

[3]) Ministry of Transport: Report of the Conference on Rail and Road Transport, London 29th July 1932 (Salterbericht) Part III, Regulation and Licensing, S. 34, Punkt 111.

[4]) Jul. Hirsch: Amerikas neue Wirtschaftsprobleme, Sammelwerk „Volk und Reich der Deutschen" herausgegeben von B. Harms, Berlin 1930, S. 533.

Mitteilung hat auch für Deutschland Gültigkeit. Es ist anzunehmen, daß bei wachsendem Verkehrsbedürfnis einzelne großen Gebilde im Kraftverkehrsgewerbe zur Schaffung eigener Verkehrswege schreiten werden, die ausschließlich von den Besitzern befahren werden sollen. Dies erfordert aber große festgelegte Kapitalien. Natürlich hängt dieser künftige Straßenbau auch von der technisch-ökonomischen Eignung des Kraftwagens zum Massengütertransport ab. Über die Kosten einer modernen Straßenhaltung und des in Deutschland notwendigen Neu- und Umbaus ist von autoritativer Seite Grundlegendes geschrieben worden.[1] [2] [3] Skischally errechnet in seiner Dissertation[4] den notwendigen Aufwand für Deutschland mit $4\frac{1}{2}$ bis 5 Milliarden RM.

Der Verfasser hat im Spätherbst 1932 bei einer Reihe großer Straßenbauunternehmungen die Baukosten ermittelt und kommt zu folgendem Durchschnitt:

A. Herstellung von neuen Straßen in 8 m Breite.

1. Kleinsteinpflaster II. Kl. in 20 cm Betonbettung.

Erdarbeiten bei durchschnittlich 1 cbm Schachttiefe, bzw. Aufschüttung	8	× 1,30	=	10,40
2 lfdm Randsteine (Hoch- oder Tiefbord)	à lfdm	3,50	=	7,00
8 qm Kleinsteinpflaster in 20 cm Beton	à qm	10,50	=	84,00
10 qm Planum, Bankette, Gräben	à qm	0,50	=	5,00
Bepflanzung, Prellsteine in Kurven, etc.	á	0,50	=	5,00
		1 lfdm	=	111,40 RM.

2. Kleinsteinpflaster II. Kl. in Kies auf 20 cm Steinunterbettung.

Erdarbeiten wie 1.			=	10,40
8 qm Unterbau	à qm	5,—	=	40,00
8 qm Kleinpflaster II. Kl. in Kies	à qm	6,50	=	52,00
2 lfdm Randsteine wie 1.			=	7,00
10 qm Planum wie 1.			=	5,00
Bepflanzung, etc., wie 1.			=	5,00
		1 lfdm	=	119,40 RM.

[1]) Jul. Hirsch: Finanzierungsprobleme des deutschen Straßenbaus, Sonderausgabe d. Berliner Börsen-Courier, Berlin, Juli 1929.

[2]) Berichte der Länderkommissionen beim VI. Internat. Straßenkongreß in Washington 1930, Abt. II, Frage 4.

[3]) Bericht der deutschen Gruppe der Internat. Handelskammer (zur Sitzung der Internat. Handelskammer in Paris, dem 21. X. 1932), S. 58ff.

[4]) Skischally: Die Kosten im Straßenbau, Berlin 1932, S. 16.

3. Herstellung einer Asphalt- oder Teerbetonstraße.

Erdarbeiten wie 1.			=	10,40
Steinunterbau wie 2.			=	40,00
Asphalt- oder Teerbetondecke . .	à qm	7,—	=	56,00
2 lfdm Randsteine	à lfdm	3,50	=	7,—
Planum und Bepflanzung			=	10,—
		1 lfdm	=	123,40 RM.

B. Instandsetzung einer Steinstraße in 8 m Breite.

8 qm Umpflasterung, einschließlich Ersatzmaterial, im Durchschnitt	à qm	2,50	=	20,00
		1 lfdm	=	20,00 RM.

C. Instandsetzung einer alten Chaussee in 6 m Breite und Herstellung eines Teerbetonteppichs.

6 qm vorhandene Decke ausprofilieren	à qm	2,50	=	15,00
6 qm Teerbetonteppich aufzubringen	à qm	7,—	=	42,00
Erd- und Nebenarbeiten	à qm	1,—	=	6,00
		1 lfdm	=	63,00 RM

D. Bei Verbreitung auf 8 m und Befestigung des ehemaligen Sommerweges.

2 qm alte Chaussierung aufbrechen und neu herstellen	à qm	3,—	=	6,00
1,50 cbm Erdbewegung	à cbm	1,30	=	1,95
2 qm neuen Steinunterbau	à qm	5,—	=	10,00
2 qm Asphaltdecke	à qm	7,—	=	14,00
1 lfdm Randsteine	à lfdm	3,—	=	3,00
Planum, Bankette, Gräben			=	6,00
				40,95
		+ Instandsetzung		63,00
		1 lfdm	=	103,95 RM.

Der Straßenbau war von jeher kostspielig und verschlang viele Steuergelder. Allerdings bestand bis 1874 in Preußen eine öffentliche Gebühr für die Benutzung der Straßen,[1]) doch reichte sie für die Instandhaltung des Straßennetzes nicht aus. In den letzten Jahren geschah

[1]) Heinemann: Broschüre „Zur Entwicklung des Gütermonopols", Berlin Seite 6.

s häufig, daß Gemeinden große Mittel im Straßenbau festlegten, um o den Verkehr an sich zu ziehen. Die Wirtschaftskrise aber vernichtete ie Hoffnungen und die Unmöglichkeit der Amortisation dieser Bauten ehinderte vielfach die engagierten örtlichen Spar- und Girokassen in ırer Beweglichkeit. Ende 1932 war es so, daß infolge der Geldknapp- eit kaum ein Zehntel der Aufwendungen im Straßenbau gemacht urden wie 1929. Dies gilt besonders für den Osten Preußens.[1])

Die Kosten des Umbaus und der Unterhaltung der Straßen sollten ı einem Drittel aus der Kraftfahrzeugsteuer und zu zwei Dritteln aus lgemeinen Steuermitteln getragen werden.[2]) Tatsächlich verhielten ch die Ausgaben für den Straßenbau in Preußen wie folgt:[3])

Jahr	Gesamtausgabe	Staatlicher Zuschuß	Überweisung aus Kraftfahrzeug-Steuer	Gesamtausgabe pro Kopf der Bevölkerung
	in Millionen Reichsmark			RM.
1928	150,6	26,0	73,3	4,43
1929	194,0	24,3	79,6	5,44
1930	162,1	21,8	78,5	4,56
1931*)	158,0	14,0	75,1	4,44

*) nicht ganz erreicht.

)13 entfiel pro Kopf der Bevölkerung (ohne Westpreußen und Posen) 31 M für Straßenkosten. Hier werden die hohen Lasten, die durch steigerten Neuverkehr für die Landstraße aufzubringen sind, deut- :h sichtbar.

Für das gesamte Durchgangsstraßennetz des Reiches betragen 1932 e Kosten der Unterhaltung, des Um- und Ausbaues, sowie der Ver- nsung und Amortisation der für Neubauten investierten Beträge 5 Millionen RM., wenn die Arbeiten in dem gleich großen Umfange e 1929 durchgeführt würden. Die entsprechenden Aufwendungen, e vor dem Kriege für das Durchgangsstraßennetz gemacht wurden, liefen sich auf etwa 268 Millionen RM. Die prozentuale Verteilung

[1]) Gereke in einem Vortrag der Studiengesellsch. f. Geld- u. Kreditwesen 7. XI. 1932 in Berlin.

[2]) Breuer im Staatslexikon, Freiburg i. Br., 1929, S. 794.

[3]) Veröffentlichungen des Reichsverb. d. Autom.-Industrie, Tatsachen und hlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1931, 5. Aufl., Berlin 1932, S. 70 u. 82.

der Ausgaben auf die Wegebaupflichtigen pro 1927/29 sah in Preußen folgendermaßen aus:

	% = Anteil an der Unterhaltungslänge	der Gesamtkosten
Staats- und Provinzialstraßen	23	45
Kreisstraßen	38	32
Landstraßen der Stadtkreise und Gemeinden	39	23
	100	100

Preußen erhielt die größten Zuwendungen aus der Kraftfahrzeugsteuer, die im ganzen Reich einbrachte:

1913	4,8	Millionen RM.
1928	181,3	„ „
1929	209,5	„ „
1930	208,9	„ „
1931	155,8	„ „

Durch den Fortfall eines Großteils der Kraftfahrzeugsteuer auf Grund der Reichsgesetze vom 10. IV. und 31. V. 1933 wird die Aufteilung der Straßeninstandhaltungskosten nach einem anderen, zur Zeit noch nicht festgelegten Schlüssel erfolgen. Die Aufwendungen, die für die Reichsautobahnen laufend gemacht werden, erscheinen vorläufig als Vorbelastungen des künftigen Budgets.

Die Frage, wie weit der Kraftverkehr eine Ursache für die erhöhten Straßenausgaben ist und daher kostenanteilig heranzuziehen wäre, ist mit Recht sehr umstritten. Technisch steht fest, daß jeder Gummireifen durch den Druck der Last eine saugende und zermalmende Wirkung auf die Straße ausübt.

Man hat seit mehreren Jahren im Interesse der Straßenschonung für die Bereifung der Last- und Nutzkraftwagen den Luftreifen vorgeschrieben. Er gestattet auch die Entwicklung höherer Fahrgeschwindigkeiten. Proben auf der Braunschweiger Versuchsbahn, ferner in Frankreich und Italien ergaben, daß der Lastkraftwagenverkehr mit Luftreifen, auch mit Niederdruckballonreifen, die Straßenoberfläche bei 45 km/h, selbst bei nur 5 t Last, weit mehr angreift als ein solcher mit 10 t Last bei 35 km/h und Elastikbereifung. Sogar eine mit 25 km/h gefahrene 15 t-Last auf Elastikreifen bringt kaum eine geringe Erhöhung der Abnutzung mit sich.[1]) Die Straßenabnutzung kann aber herab-

[1]) Der Fuhrhalter, Nr. 45 v. 9. XI. 1932, S. 2.

gemindert werden, indem man die Fahrzeuge mehrachsig baut.[1]) Dennoch werden durch starken Verkehr und schwerere Fahrzeuge jetzt Verbesserungen des Fundaments, des Oberbaues, Verstärkung der Brücken und Durchlässe und Verbreiterungen notwendig; ebenso entstehen erhöhte Kosten für die stärkere Abnutzung. Ein Teil der deutschen Straßen ist für den modernen Lastkraftverkehr kaum oder gar nicht geeignet.

Der Bau von Straßen war seit jeher von hoher Wichtigkeit als Wirtschafts- und Sozialfaktor. Solange aber das heutige deutsche Straßensystem vorherrscht, das die Straße allen Interessenten freistellt (Auto- und Pferdefuhrwerke, Radfahrer, Straßenbahnen, Gas- und Elektrizitätsleitungen usf.), ist ein Optimum hinsichtlich des Kraftverkehrs nicht zu erzielen. Die Nur-Auto-Straßen, die die Reichsregierung im Jahre 1933 zu bauen beschloß, dürften zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kraftwagen führen. Wenn aber ein Kraftverkehrsmonopol einzelner Unternehmer auf eigenen Straßen bestünde, könnte erst der Kraftverkehr zu seiner vollen Entwicklung kommen.

V. Das gegenwärtige deutsche Verkehrsproblem.

Faßt man die bisherigen Untersuchungen zusammen, so kommt man zu folgendem Schluß:

	Bahn:	Kraftwagen:
. Anlagekapital:	hoch; hohe fixe Kosten. Bei schwachem Verkehr sehr verlustreich. Hohes Kapital läßt Krisen leichter überwinden	gering, da keine eigenen Straßenanlagen; geringe Abschreibungen und Zinsen, leichte Amortisation, deshalb selbst bei schwachem Verkehr rentables Arbeiten; sehr krisenempfindlich wegen kleiner Wirtschaftseinheiten.
. Tarife:	unelastisch, da nicht rein kostenmäßig zu ermitteln.	elastisch, kostenbedingt, daher in Krisenzeit billiger Beförderungspreis.
. Neubauten:	Bahn wird heute nur gebaut, wenn Rentabilität erwiesen (Ausnahme bilden strategisch oder politisch bedingte Bauten). Hohes Risiko.	zur Erschließung von Verkehrsneuland besonders geeignet. Risiko gering. Dauernde Mehraufwendungen für Straßenverbesserung und bedeutende Kosten für Neubau der Reichsautobahnen.
. Verkehrswege:	Eigentum, ausschließlich vom Besitzer benutzt, ermöglicht hohe Transportgeschwindigkeit und Sicherheit.	benutzt der Allgemeinheit zugängliche Wege, die sozusagen „ererbt" wurden und nicht erst geschaffen werden mußten. Geschwindigkeit nicht voll entwickelbar.

[1]) Ministry of Transport: Report of the Conference on Rail and Road Transport, London 1932, Punkt 67, S. 20.

5. Verpackung und Verladung:	Behälter, sonst Vorschriften; Umschlag meist erforderlich. „Haus-Haus"-Verkehr mit Hilfe komplementären Kraftwagens; neuestens Schlepper mit kompletten Eisenbahnwagen.	geringe Ansprüche, z. T. ohne Verpackung, weil Transport von Tür zu Tür vorsichgeht. Vermeidung des Umschlags, zeit- und kostensparend, vermindert Bruch- und sonstige Gefahr.
6. Spitzenverkehr:	leichte Erfüllung, weil große Parks und Erfahrung.	Anpassung an Verkehrsbedürfnis durch dichteren Einsatz möglich, doch wird Spitzenleistung durch Vielzahl der Unternehmer und kleine Parks beengt.
7. Massen-Güterverkehr:	sehr geeignet, Spezialwagen vorhanden. Tarifvergünstigungen	nicht erprobt, da Beförderung hochwertiger Güter rentabler.
8. Internationaler Verkehr:	vereinfacht durch zwischenstaatliche Abmachungen und Verrechnungswesen.	erschwert durch verschiedenartige verwaltungsmäßige und technische Vorschriften.

Da schon aus Anlaß der Kostenuntersuchungen festgestellt wurde, daß die Bahn auf längere Strecken und bei hoher Ausnutzung des Ladegewichts günstiger als der Kraftwagen arbeitet, so ist ihr Wert für den Fernverkehr klargestellt. Eisenbahn und Kraftwagen sind schon in ihrer technischen Natur so grundverschieden, daß heute ceteris paribus eine Überlegenheit des Kraftwagens sich ergibt. Die Frage, ob die Straße oder die Schiene wirtschaftlich wichtiger sei, ist nicht apodiktisch zu beantworten. Es ist in jedem Falle eine Frage des Grenznutzens. Zweifellos hat der Motor neuen, zusätzlichen Verkehr geschaffen; er hat aber auch den Bahnen dadurch, daß er an den großen Strömen des Verkehrs fischt, viel Verkehr entzogen. Solange die Wettbewerbsgrundlagen ungleichmäßige sind, ist in gewissen Fällen der neue Verkehr ebenso unsozial und wirtschaftlich unerwünscht, wie manche Kampfmaßnahmen der Bahn.

Gewiß ist für das einzelne Wirtschaftssubjekt das klassische ökonomische Prinzip bei der Auswahl des Transportmittels vorwiegend entscheidend; für die Volkswirtschaft aber gelten andere Gründe von gleicher Wichtigkeit. Rathenau[1]) schrieb, allerdings etwas hypothetisch, der ideal rationalisierte und organisierte Staat müßte Verkehr und Transport sogar gratis beistellen. Je größer und besser die Transportmöglichkeiten sind, um so eher ist eine Ausdehnung des Marktes möglich.[2])

[1]) W. Rathenau: Von kommenden Dingen, Berlin 1918, S. 148.
[2]) Adolf Weber: Allg. Volkswirtschaftslehre, 3. Aufl., München 1930, S. 214.

Zur objektiven Beurteilung der durch den Kraftverkehr geschaffenen Lage ist ein Vergleich mit dem Eintritt der Bahnen in das Transportwesen notwendig.

Als die Eisenbahnen gebaut wurden, war es schwierig eine Organisation des neuen Verkehrsinstruments zu schaffen und zu einer Vereinheitlichung zu gelangen. Besonders in Deutschland war das Maß der Zersplitterung sehr groß.[1]) Es herrschte beim Bahnbau dieselbe Systemlosigkeit wie bei der Anlage der Chausseen im 18. und 19. Jahrhundert. Allein nur der Gesichtspunkt der Rentabilität war entscheidend und nicht die Rücksicht auf allgemeine Interessen der Zeit und der Zukunft.[2]) Max Weber berichtet,[3]) daß eine halbe Milliarde Tonnen das Höchstmaß der Leistung, das der Landverkehr Deutschlands hervorbrachte, war; 1913 beförderten die Bahnen bereits 67 Milliarden Tonnen. Im Fuhrwerksverkehr betrugen die Kosten das zehn- bis zwanzigfache der späteren Eisenbahnfracht. In dieser frühkapitalistischen Zeit erkannte Marx[4]): „Die Verbesserung der Kommunikations- und Transportmittel kürzt die Wanderungsperiode der Waren absolut ab". Er meint weiter, daß die Entwicklung mit Notwendigkeit zur Erweiterung der Märkte, der Vermehrung der reisenden Waren führe. Damit sei verbunden, daß die Höhe der für den Betrieb der Kommunikations- und Transportmittel investierten fixen und zirkulierenden Kapitalien wachse. Die Eisenbahnen schufen nicht nur die Großindustrie, sie waren auch für ihren Standort[5]) in hohem Maße entscheidend. In der reinen Wirtschaft wird der Standort durch das Verhältnis der Transport- zu den Arbeitskosten bestimmt.[6])

Der Kraftwagen fand ein immerhin gut entwickeltes Verkehrssystem und auch für ihn geeignete Verkehrswege vor. Die Transportgeschwindigkeit des Kraftwagens ist heute kaum der der Bahn so überlegen, wie seinerzeit die der Bahn gegenüber dem Pferdefuhrwerk. Die Bahnen waren Mittel der Staatspolitik geworden,[7]) die Straßen hatten nur für den Fuhrwerksverkehr und das Militär Bedeutung. Die Transportpreise und die Transportsicherheit des Kraftwagens war vorerst keinesfalls der Schiene überlegen. Erst als die technische Entwicklung fortschritt, wurde der Kraftwagen vom Luxusfahrzeug in

---

[1]) Vgl. List: Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems, Leipzig 1833.
[2]) Laum: Wirtschaftsgeschichte, Die Handelshochschule, S. 1425.
[3]) Max Weber: Wirtschaftsgeschichte, 2. Aufl., München 1924, S. 255.
[4]) K. Marx: Das Kapital, bearb. v. Kautsky, 2. Buch, Leipzig 1929, S. 96f.
[5]) Vgl. Alfred Weber: Industrielle Standortslehre, 1923, S. 61.
[6]) Penndorf: Industriebetriebslehre, Die Handelshochschule, Bd. I, S. 1133.
[7]) Sax: Preiserscheinungen des Verkehrswesens, Berlin 1926, S. 55.

ein allgemein erschwingliches, wichtiges Verkehrsmittel umgewandelt und trat, neuen Verkehr schaffend, als Konkurrent der Bahn in Erscheinung. Aber auch hinsichtlich des Neuverkehrs blieb er relativ hinter der ehemaligen Leistung der Bahn zurück. In der Vorkriegszeit schrieb noch van der Borght:[1]) „Der Kraftwagen stellt trotz seiner starken Entwicklung einen Massenverkehr nicht dar. Die Eisenbahnen, die viel widerstandsfähiger sind und bei denen der Reibungswiderstand auf ein geringes Maß herabgesetzt ist, bieten aus diesem Grunde der Verwendung viel weiteren, nicht unbegrenzten Spielraum." Innerhalb von zwei Jahrzehnten nahm der Kraftverkehr jenen gewaltigen Aufschwung bis zu seiner heutigen Bedeutung. Hervorgerufen war diese Entwicklung durch die technische Vervollkommnung und die offensichtliche, von Reichsbahnseite[2]) selbst zugegebene kostenmäßige Überlegenheit des Autos gegen alle anderen Verkehrsmittel. Allerdings darf nicht verkannt werden, daß der Kraftwagen vielfach die Bahn unterbot, weil die Kraftfahr-Unternehmer nicht oder nur schlecht kalkulieren konnten.[3]) Eine solche Konkurrenz ist ruiniös und mußte zu vielen wirtschaftlichen Zusammenbrüchen führen. Statistisch[4]) steht fest, daß im Transportgewerbe der ersten Hälfte 1932 gegen das ganze Jahr 1931 die mangels Masse abgewiesenen Konkurse 71,4%, die sonstigen Konkurse 60% und die Vergleichsverfahren 41% betrugen; im Gesamtdurchschnitt aller Branchen 57%, 45% und 49,3% (vgl. S. 125).

1. Theoretische Untersuchung des Problems.

Betrachtet man das Problem Eisenbahn–Kraftwagen theoretisch, so muß man sowohl vom Standpunkt der Einzelwirtschaft als auch dem der Volkswirtschaft aus eine klare Scheidung treffen.

Hellauer[5]) gliedert die Funktionen des Kraftwagens im Verhältnis zur Bahn wie folgt:

1. Unterstützung der Bahn: Zu- und Abfuhr, in Städten mit mehreren Bahnhöfen stellt er eine Verbindung der Bahnhöfe nebeneinander her, Verkehr knüpfend zwischen Eisenbahnlinien.

[1]) van der Borght im Wörterbuch der Volkswirtschaft, 3. Aufl., Jena 1911, Bd. 2, S. 1159.

[2]) Vogt in den Mitteilungen des Langnamvereins, Nr. 3 v. 1930, S. 369, und Beck: Die Lösung des Problems Eisenbahn-Kraftwagen; der Dt. Volkswirt Nr. 33 v. 13. V. 1932, S. 1084 ff.

[3]) Vgl. Hellauer: Nachrichten- und Güterverkehr; die Handelshochschule, Bd. IV., S. 207.

[4]) Statistisches Jahrbuch 1932, S. 375.

[5]) Hellauer: Nachrichten- und Güterverkehr, die Handelshochschule, Bd. IV., S. 206.

2. Konkurrierend: Schaffung zusätzlichen Verkehrs, Verbindung von Orten, die schon durch Bahnen verbunden waren.
3. Ersetzend: Verkehr nach Orten, die keinen Bahnanschluß haben.

Die Funktion des Transports im Güterleben besteht aus einer Teilarbeit im Distributionsprozeß. Er vermittelt die räumliche Güterübertragung: das Rohmaterial zum Produzenten, das Produkt zum Konsumenten und die Zu- und Abfuhr von Arbeitskräften für die Wirtschaft.

Das ökonomische Transportmittel ist jenes, das mit geringstem Kostenaufwand größtmögliche Schnelligkeit, Sicherheit, Bequemlichkeit und Regelmäßigkeit erzielt.

Die Wege, die hierzu führen, sind:
a) Beförderungspflicht;
b) niedriger Tarif für lebensnotwendige Transporte;
c) technische Vervollkommnung.

Um diese Ziele zu erreichen, ist notwendig:
1. Die bestehenden Anlagen intensiv auszunutzen;
2. eine Vereinfachung der Verwaltung durch Anwendung neuester betriebswissenschaftlicher Erkenntnisse herbeizuführen, und
3. alle technischen brauchbaren Neuerungen einzuführen.

Die Eisenbahn (Reichsbahn) hatte bisher eine Art Monopol inne. Erfahrungsgemäß bringen sich Monopole selbst zum Erliegen, indem sie die Entstehung von Außenseitern und Surrogaten verursachen. Besonders die letzteren, wenn sie eine brauchbare wirtschaftliche und technische Grundlage haben, sind entwicklungsfähig. Sie werden durch Erfindungen und Fortschritte der Technik gefördert. Das Wesensmerkmal des Außenseiters und des Surrogats ist die Freiheit von Bindungen, wie sie für das Monopol bestehen. Diese Freiheit ist die Grundlage zu erfolgreichem Wettbewerb. So entwickelte sich auch der Kraftwagenverkehr. Seine wirtschaftliche Basis ist der zunehmende Bedarf an Verkehr und die billige Beschaffung der Autos; seine technische Basis ist seine serienweise Herstellung, die vorhandenen Verkehrswege und die Erfindungen, die ihn betreffen (z. B. stärkere und wirtschaftlichere Motoren, der Dieselmotor, bessere Chassis, Bereifung, Bremsen, Betriebstoffe, Fortschritt im Straßenbau usw.).

Die Eisenbahnen hatten sich bisher im Dienst der Wirtschaft bewährt. Auch der Kraftwagen hat sich im Laufe der Jahre technisch und ökonomisch empfohlen. Er muß also nach den Prinzipien freier kapitalistischer Wirtschaft in den Verteilungsprozeß eingeschaltet werden. Er hat demzufolge Anspruch auf Zuweisung eines seiner Eigenart entsprechenden Aufgabenkreises.

Es liegt im System einer freien Verkehrswirtschaft, daß der Wettbewerb gefördert wird; es ist aber die Freiheit der Wettbewerbenden eine conditio sine qua non. Zur Zeit trifft sie nur für den Kraftwagen in höherem Maße zu. Denn die Eisenbahn hat staatsrechtliche, soziale und volkswirtschaftliche Bindungen, die sie an freier Betätigung hindern. Eine Ungleichheit der Wettbewerbsbedingungen muß zur Überlegenheit eines der Wettbewerbenden führen. Diese Ungleichheit stört die Statik am Transportmarkte. Eine Statik in den Verteilungskosten ist aber für die Wirtschaft unerläßlich; denn die Transportkosten sind nicht nur ein Preisbildungsfaktor, sondern auch die Schlüsselstellung im Standort- und Siedlungsproblem.

Privatwirtschaftlich ist eine Konkurrenz der Verkehrsmittel, auch auf ungleicher Basis für gewisse Interessenten ein Vorteil, also eine zusätzliche Konsumentenrente,[1]) die mit der Intensität des Wettbewerbs wächst. Diese Rente kann wie folgt verwendet werden:

a) als zusätzliches Einkommen;
b) zur Senkung der Warenpreise im Gebiet derzeitiger Tätigkeit;
c) zur Erweiterung des Tätigkeitsfeldes auf Kosten der benachbarten Konkurrenz, die bisher mit den gleichen Transportkosten zu rechnen hatte;
d) in Form einer Kombination innerhalb der in a) bis c) bezeichneten Möglichkeiten.

Volkswirtschaftlich besteht in unserer „ausgeprägten Verkehrswirtschaft“[2]) das Verlangen, daß der Massenverkehr reibungslos und zu festen, niedrigen Sätzen durchgeführt werde. Der Massenverkehr besteht erst seit dem Auftreten der Verkehrsanstalten im 19. Jahrhundert. Nur sie können ihn bewältigen,[3]) denn sie verfügen über entsprechend große Verkehrsanlagen, um auch den Spitzenbedarf zu decken.

Es stehen sich also z. T. diametral die Privatwirtschaft mit besonderem Interesse am Einzelverkehr und die Volkswirtschaft als Ganzes mit der Forderung nach Massenverkehr gegenüber. Über beiden steht der Staat, der regelnd eingreift. Daß ein Eingriff des Staates in das Verkehrswesen erfolgreich sein kann, beweist die Analogie im Nachrichten- und Flugverkehr.

Der Staatseingriff kann nun den Weg der freien oder der monopolistisch gebundenen Transportwirtschaft beschreiten.

---

[1]) Sax: Preiserscheinungen des Verkehrswesens, Berlin 1926, S. 25, u. a. a. O
[2]) von Gottl.-Ottilienfeld: Bedarf u. Deckung, Jena 1928, S. 88, u. a. a. O.
[3]) Adolf Weber: Allgemeine Volkswirtschaftslehre, 3. Aufl., München 1930, S. 333.

Staatliche Eingriffe zur Regelung des Transportwesens waren schon bei der besonderen Stellung unserer Eisenbahnen notwendig. Der Staat verfügt über die Mittel: Staatsaufsicht, Gesetz und Polizei. Daß der Staat seine Hoheitsmacht im Transportwesen einsetzt, gehört zu den Äußerungen der Staatsmacht.[1]) Da sich im Landverkehr anstelle einer Zusammenarbeit eine Gegeneinanderarbeit entwickelte, hätte ein laisser faire, laisser aller schon in wenigen Jahren unheilbaren Schaden gestiftet. Dem Sträuben gegen die staatliche Ordnung des Problems ist entgegenzutreten: denn der Zweck des Rechts ist ja einmal auf Gemeinschaftsreglung gerichtet und die Beziehungen offenbaren sich am stärksten im Wirtschaftsleben.[2]) Die staatlichen Eingriffe können sein:[3])

1. politisch — Wahl des Weges, Zulassung zum Betrieb;
2. betriebsgesetzlich — Regelmäßigkeit, Dichte, Schnelligkeit;
3. tariflich — Festsetzung der Transportpreise.

2. Kritik der Verordnung vom 6. X. 1931.

In Deutschland bediente sich das Reich des politischen und tariflichen Mittels und erließ die vielumstrittene V. O. vom 6. X. 1931. Eine Folge dieser Handlung liegt klar zutage: Das Reich erhöhte die Beförderungskosten. Die Volkswirtschaft hat aber ein Interesse daran, die Transportkosten durch Senkung geringer zu gestalten. Darum schon ist die V. O. vom 6. X. 1931 bedenklich.

Die Zwangsregelung im Deutschen Reich ist bisher nur Stückwerk geblieben; sie hat, würden die vorgesehenen Tarife tatsächlich ohne Hinterhalt berechnet werden, dem Kraftverkehr zu Lasten der Verfrachter mehr ein Geschenk dargebracht, als Abbruch getan. Höhere Beförderungstarife, ohne daß dem Kraftfahrunternehmer zusätzliche Kosten erwachsen, können nur diesen stärken. Allerdings ist dieses Geschenk ein Danaergeschenk gewesen, denn die Zwangstarife brachten wieder viele Güter zur Schiene zurück.

In der Praxis aber verhält es sich so, daß die Tarifreglung nur äußerlich einer gleichen Wettbewerbsgrundlage ähnelt. Für den Kraftverkehr besteht das Verbot der Vergütungen an die Spediteure, die für die Beschäftigung des Kraftverkehrs Sorge tragen. Die Bahn aber hat solche Nebenkosten in ihrem Tarif einkalkuliert.[4]) Schließlich sind der

---

[1]) Wiedenfeld: Transportwesen; in Bd. V/III Grundriß der Sozialökonomik, Tübingen 1930, S. 112.

[2]) Strauch: Die Philosophie des „Als-Ob" und die hauptsächlichsten Probleme der Rechtswissenschaft, München 1923, S. 48.

[3]) Vgl. Wiedenfeld: Transportwesen; Bd. V/III GdS., Tübingen 1930, S. 111.

[4]) §§ 6 und 53 der Eisenbahnverkehrsordnung.

Schenkervertrag und die Zuschüsse aus der Osthilfe, weiters jene an die Verfrachter der Tarifklassen A bis D, die zur Bahn zurückkehrten und die Ausnahmetarife Maßnahmen, die den Kraftverkehr benachteiligen. Andrerseits ist es ein offenes Geheimnis, daß der Kraftwagen Vergütungen in Form von unbezahltem oder ermäßigtem Lokal-Frachtdienst, Benzinbezug zu hohem Preis bei Spediteuren usf. gewährt.

Da die Tarifgleichheit nicht dem tatsächlichen Kostenaufwand entspricht, ist sie gekünstelt und kann nur vorübergehend wirksam sein. Das Kostengesetz muß sich im Preis endlich doch durchsetzen.

Die Reichsbahn stellte sich in Verkennung des Kraftwagens auf den reinen Kampfstandpunkt, statt daß sie selbst aus rationalen Gründen in eine objektive Untersuchung der tieferen Ursachen des Verkehrsschwundes eintrat. Dann wäre sie zu der Überzeugung gekommen, daß augenblicklich der Kraftwagen eben in den meisten Belangen der Schiene kostenmäßig überlegen ist. Machiavelli[1]) sagt einst, daß kein Unternehmen so schwierig zu beginnen wäre, keines von so zweifelhaftem Erfolg, keines so gefährlich wie das Einführen einer neuen Ordnung. Das Gesetz vom 6. X. 1931 hat im Laufe der Zeit so viel gefährliche Lücken offenbart, wie nur je ein „Kampfgesetz". Da das gesamte Transportwesen im Wirtschaftskörper eine harmonische, zweckmäßige Einheit zu bilden hat, wäre anstelle des Kampfes eine Zusammenarbeit zu erstreben. Jede einseitige Maßnahme, besonders aber eine Förderung unter gewaltsamer Einschränkung und Ausschaltung gesunder Konkurrenz muß das wirtschaftliche Gleichgewicht stören und ist auf die Dauer nicht haltbar.

3. Die Frage des Verkehrsmonopols.

Der Zusammenschluß der Kraftfahrunternehmer liegt auf der Linie der heute geförderten Politik der wirtschaftlichen Korporationen. Ebenso drängt die Einrichtung eines geregelten Linienverkehrs wegen der höheren Fixkosten zu Kapitalakkumulation. Stark degressive, also hohe fixe Kosten haben immer „trustbildende" Kraft.[2]) Schmalenbach[3]) sagt, daß die ökonomische Notwendigkeit der Kartellbildung in dem fortschreitenden Zunehmen des fixen, unübertragbaren Kapitals, verbunden mit der Anschaffung von Maschinen, Anlagen und Ein-

[1]) Schaeffer: Gedanken Machiavellis, Principe, Kap. 6, S. 31.
[2]) Dobretsberger: Freie oder gebundene Wirtschaft, München 1932, S. 69.
[3]) Schmalenbach: Die Betriebswirtschaftslehre an der Schwelle der neuen Wirtschaftsverfassung, Zeitschrift f. handelswiss. Forschung, Jahrg. 1928, Heft VI.

richtungen wurzle. Schon bei den Pferdebahnen[1]) führte die Zwangsläufigkeit der Fahrzeuge auf fester Spur zum Monopol.[2]) Das Transportwesen folgt hier dem Beispiel der Aktiengesellschaften Deutschlands, bei denen heute so starke Bindungen bestehen, daß nur noch ungefähr 20% der Gesellschaften konzernfrei sind.[3]) Der Zustand, daß sich im Kraftverkehrswesen eine starke Einheit bildet, die statt in Zusammenarbeit im Kampfe gegen die Eisenbahn steht, würde zu einem Duopol im Verkehrswesen führen. Hier ist das Gleichgewicht in keinem Maße so eindeutig bestimmt wie bei vollkommen freier Konkurrenz. Es ist zu befürchten, daß sich beide bis zum Aufhören einer jeden Rente bekämpfen um ihren Kundenkreis zu vergrößern, oder daß sie sich zu einer Kooperation mit dem Ziele, den Gewinn maximal zu gestalten, entschließen[4]): zum Monopol privatwirtschaftlicher Art.

Innerhalb der Reichsbahn besteht schon seit Jahren eine starke Strömung, die dahin zielt, das Verkehrsmonopol zu schaffen. Dieses sollte in Anbetracht des Verkehrsumfanges unter starker Patronanz der Reichsbahn gebildet werden. Ein Monopol würde bedeuten, daß das gesamte Verkehrsangebot in einer Hand liegt und daß ein Abfall der festumschlossenen Nachfrage ausgeschlossen ist.

Betrachtet man den Zusammenschluß des Kraftverkehrs, so ist einer Hauptzweck der, daß eine starke Verbandspersönlichkeit die Interessen ihrer vielen Mitglieder wahrt. Die Verbands- und Kartellpolitik muß auf die Grenzbetriebe, die unter den wirtschaftlich ungünstigen Bedingungen arbeiten, Rücksicht nehmen.[5]) Heute gilt, was Cassel[6]) schrieb: „Die sogenannte freie Konkurrenz verbürgt nicht die Preisbildung nach dem Kostenprinzip." Der Preis für die Transportleistung wird heute künstlich hochgehalten. Lederer[7]) nennt einen solchen Vorgang treffend eine „Konservierung von Betrieben geringerer Leistungsfähigkeit..., ein Teil der Akkumulation wird so durch Verschwendung kompensiert". Wo das natürliche Preisverhältnis gestört wird, hat man das Konkurrenzprinzip bereits verlassen.

---

[1]) Die erste mit Pferdekraft betriebene Eisenbahn Europas wurde in den Jahren 1825—1827 durch F. A. Gerstner von Budweis (Böhmen) nach Linz (Oberösterreich) gebaut.

[2]) Sax: Die Eisenbahnen, Berlin 1922, S. 3.

[3]) Stat. Reichsamt: Wirtschaft und Statistik, Jahrg. 1931, Heft 19.

[4]) Schneider: Reine Theorie monop. Wirtschaftsformen, Tübingen 1932, S. 162ff.

[5]) Vgl. Mombert: Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspraxis, Die Handelshochschule, Bd. II., S. 38.

[6]) Cassel: Theoretische Sozialökonomie, 4. Aufl., Leipzig 1927, S. 108.

[7]) Lederer: Monopole und Konjunktur, Vierteljahrshefte z. Konjunkturforschung, 2. Jg. 1927, Ergänzungsheft a, S. 14ff.

Stellt man eine kurze theoretische Untersuchung über die Wirkungen des Verkehrsmonopols an, so ist vorerst allgemein zu bemerken:

Die Wirtschaftswissenschaft hat erkannt, daß es ebensowenig ein absolutes Monopol gibt, wie einen vollkommen freien Wettbewerb. Beide stellen nur hypothetische Grenzfälle von Wirtschaftformen dar.[1]) In Wirklichkeit sind beide Gebilde nur mehr oder minder vermischt anzutreffen. Eine Ausnahme bilden Monopolbetriebe, in denen der Staat als Unternehmer auftritt. Die freie Konkurrenz funktioniert nicht mehr so, wie vor 70 Jahren, weil die Ideologie der freien Konkurrenz außer Kurs gesetzt ist und der Unternehmer heute in seine Denkweise viele Elemente der Trustpolitik aufgenommen hat.[2])

Weder die freie Konkurrenz noch die monopolistisch gebundene Wirtschaft können auf die Dauer ein Optimum sein, da sie immer nur durch eine bestimmte Wirtschaftsordnung bedingt sind und daher nur zeitlich Geltung haben. Beide haben ihren wahren Grund in der Überwindung aufgetauchter Schwierigkeiten einer gewissen Wirtschaftsordnung. Aus dem Wesen des Marktes ergibt es sich schon, daß trotz aller Bindungen immer wieder eine neue Konkurrenz (beim Monopol Außenseiter oder Surrogate, in der freien Wirtschaft trotz vielfach gesetzlich festgelegter Verbote die Zusammenschlüsse) entsteht. Liefmann[3]) sagt, daß freie Konkurrenz und Monopol nur Folgen eines Organisationsprinzips, nämlich des Strebens nach größtmöglichem Ertrag sind. Die Bereicherungstendenz der Monopole spricht so stark gegen ein Privatmonopol, daß man einem solchen einen der wichtigsten Wirtschafts- und Sozialfaktoren, den Verkehr, nicht ausliefern kann. Unbedenklicher liegen die Verhältnisse bei den staatlichen Monopolen.

Die wichtigsten Gründe, die für und gegen ein Monopol sprechen, seien nachstehend angeführt.

Für das Monopol:

Die einheitliche Zusammenfassung des Verkehrswesens würde eine bessere Ausnutzung der Anlagen und eine leichtere Erfüllung des Spitzenverkehrs ermöglichen. Die Gefahr einer künstlichen Verkehrsknappung mit dem Ziel einer Tariferhöhung kann bei einem staatlichen Monopol nicht in Frage kommen, weil hier das Interesse der Allgemeinheit ausschlaggebend ist. Das Transportwesen — und dies gilt, wie schon dargelegt, vornehmlich für die Eisenbahnen mit seiner ständigen

---

[1]) Schneider: Reine Theorie monop. Wirtschaftsformen, Tübingen 1932, S. 3.

[2]) Lederer: Monopole und Konjunktur, Vierteljahrshefte z. Konjunkturforschung 2. Jg. 1927, Ergänzungsheft 2, S. 17.

[3]) Liefmann: Konkurrenz- und Monopoltheorie, Archiv f. Sozialwissenschaft, Bd. 41, S. 121.

Betriebsbereitschaft — ist besonders kapitalintensiv; die Kosten sind in hohem Maße fix. Die oberste Grenze der Leistungsfähigkeit liegt so weit, daß sie in der Praxis niemals erreicht wird. Fixe Kosten zeigen die Tendenz zur Degression. Und daraus ergibt sich schon die natürliche Neigung zum Monopol oder Kartell, weil nur so eine höhere Ausnutzung der Anlagen erzielt werden kann. Die Degression schreit nach Sättigung.[1]) Das Nebeneinander vieler Transportbetriebe bindet immer zunehmend Kapital in Form unausgenützter Anlagen. Das Monopol beschleunigt die Degression und muß daher das Endprodukt — den Transportakt — auf die Dauer verbilligen. Das Monopol verhütet Übersetzungen der Betriebe und das „Festfrieren" großer Kapitalmengen. Die Monopolrente, jener über den Normalzins hinausgehende Gewinn, dürfte bei einem staatlichen Monopol kaum stark in Erscheinung treten; nicht daß sie durch Konkurrenz bedroht wäre wie beim Privatmonopol, sondern wegen der erhöhten Erwerbssicherheit. Auch der Monopolist sucht, wie schon Cournot[2]) lehrte, seinen Preis unter strenger Beachtung der Nachfragekurve zu bilden, um ein Optimum an Leistung und Ertrag zu erzielen. Das staatliche Monopol kann auch aus sozialen Gründen Teile seiner Leistungen unter den Gestehungskosten abgeben (Discriminating monopoly). Die neue Wirtschaftsgesinnung „Gemeinnutz vor Eigennutz" könnte sich hier durch ein gemindertes öffentliches Gewinnstreben bemerkbar machen. Im Monopol liegen durchaus nicht immer die Gefahren überhöhter Preise, wie man gern annimmt.[3]) Ein Rückschritt in der Entwicklung wird bei einem staatlichen Monopol wohl nicht zu befürchten sein; sie stand auch bei den staatlichen Eisenbahnen nicht still. So wie der Kraftwagen der Bahn den Impuls zu höheren Leistungen gab, so wird vielleicht das Luftfahrzeug oder ein entscheidender Fortschritt im Bau des elektrischen Akkumulators den Kraftwagen zur Weiterentwicklung zwingen. Auch Männer der deutschen Wirtschaft[4]) unterstützen vielfach die monopolistischen Tendenzen.

Gegen das Monopol:

Mit dem Monopolbegriff verbindet man seit den Schriften der Phaleas von Chalcedon, Xenophon, Aristoteles, Diocletian und Martin

---

[1]) Schmalenbach: Grundlagen der Selbstkostenrechnung und Preispolitik, 3. Aufl., Leipzig 1930.

[2]) Cournot: Untersuchungen über die mathematischen Grundlagen der Theorie des Reichtums. Sammlung sozialwissenschaftlicher Meister, Bd. XXIV, Jena 1924.

[3]) F. Schmidt: Kalkulation und Preispolitik, Die Handelshochschule, Bd. 1, S. 1547f.

[4]) Z. B. Silverberg i. d. Mitteilungen des Langnamvereins, Heft 18 v. 1930, S. 382ff. u. a.

Luther eine gewisse ungerechtfertigte und schädliche Bereicherung. Ricardo lehrt, daß als Folge von Zusammenschlüssen Verminderungen des Sozialproduktes zu erwarten seien. Wolfers meint, die freie Konkurrenz tendiere auf volle Ausnutzung der Anlagen, das Monopol bewirke Einschränkungen und damit Leerlauf.[1]) Dieser Ansicht widerspricht aber die Erfahrung. Die besondere Gefahr besteht, daß die Wirkung des Monopols einen höheren als den Kostenpreis erzwingt.[2]) Das Monopol trägt immer die Möglichkeit einer — wie es Sombart[3]) nennt — „Gewaltkonkurrenz" in sich. Zu bedenken ist allerdings auch, daß monopolistische Großgebilde leicht zu einer unbeweglichen, nicht immer wirtschaftlichen Arbeitsweise neigen. Das Verkehrsmonopol im Besonderen wird deshalb bekämpft, weil die Führung durch die Eisenbahn die Gefahr eines fortgesetzten Kampfes gegen den Kraftwagen — schon aus der Mentalität alter Eisenbahner, anstelle ökonomisch geleiteter Absichten — nicht bannen würde. Auch der Umstand, daß durch das Monopol eine große Zahl gewerblicher Existenzen vernichtet wird, ist sozial beachtenswert.

Zusammenfassend

kann gesagt werden, daß die Ansicht, ein staatliches Monopol führe zu einer Verschlechterung der Leistungen, nicht absolut zutrifft. Die Deutsche Reichsbahn stand auf einer qualitativ erheblich höheren Stufe als die meisten Privatbahnen. Auch die Leistungen sonstiger Monopole, z. B. der österreichischen oder der türkischen Tabakregie waren seit jeher beachtenswert. Das bisherige Fiasko des 1918 eingeführten Branntweinmonopols spricht weniger gegen den Monopolgedanken, als gegen die fehlerhafte Konstruktion dieses deutschen Monopols.[4]) Die staatlichen deutschen Eisenbahnen haben den Beweis geliefert, daß bei Monopolen auch nicht immer das höchste Gewinnstreben und die beste Verzinsung Ziel sind. Allgemeine volkswirtschaftliche Interessen gehen hier vielfach dem finanziellen Interesse vor. Die Öffentlichkeit verlangt einen rationellen, unkomplizierten Betrieb, einen gerechten Ausgleich zwischen der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit und dem Streben nach finanziellem Ertrag.[5]) Die große Gefahr des staatlichen Monopols besteht in der drohenden Bürokratisierung und schweren Beweglichkeit

[1]) Wolfers: Überproduktion, fixe Kosten und Kartellierung, Archiv f. Sozialwissenschaften, Bd. 60/62, S. 393.

[2]) Ricardo: Grundsätze der Volkswirtschaft und Besteuerung, Aug. v. Maentig, S. 252.

[3]) Sombart: Der moderne Kapitalismus, Bd. III/1, S. 562.

[4]) Röpke: Finanzwissenschaft, Die Handelshochschule, Bd. II, S. 327.

[5]) A. Bund: Monopole, Staatslexikon, Freiburg 1929, S 1402.

ls Folge der mit der Monopolverwaltung meist verknüpften straffen Zentralisierung. Die Zentralisierung, der Zug zum Mittelpunkt, ist in Umstand, der die Bahn dem Kraftwagen unterlegen macht. Der Kraftverkehr ist als freies Gewerbe dezentralisiert; er schaltet sich dort in, wo ein Bedürfnis nach Verkehr gerade auftritt. Das Verkehrswesen muß mit größter Schnelligkeit auf den Bedarf der Wirtschaft eagieren. Jeder Instanzenzug hemmt. Der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Kraftwagen hat die gute Seite, wie Mellerowicz[1]) chreibt, darin, daß der Kraftwagen eine freie Verkehrswirtschaft ermöglicht und ein rühriges Eisenbahnwesen erzwingt.

Große Wirtschaftsgebilde eignen sich zur Einführung rationeller Arbeitsweisen, was oft beim Kleinbetrieb technisch undurchführbar ist. Doch muß auch hier die Rationalisierung auf die übrige Wirtschaft Rücksicht nehmen. „Ganz rationalisiertes Leben wäre kein Leben mehr, sondern Mechanisierung, Erstarrung, Tod."[2]) Ein Verkehrsmonopol könnte auch bei uns die Einstellung unrentabler Bahnlinien, eventuell den Umbau von Strecken in Straßen und eine Verwendung der Eisenbahnbaulichkeiten (Werkstätten, Magazine usw.) für den Kraftwagen ohne große Schwierigkeiten durchführen. Das Monopol würde vorläufig dem scharfen Kampf der Bahn gegen den Kraftwagen ein Ende machen. Mit der schienengebundenen Bahn kann man jedoch dem unter gänzlich anderen technischen und ökonomischen Bedingungen arbeitenden Kraftverkehr nicht mehr das gewonnene Terrain abjagen. Die Bahn muß sich, um ihren Verkehrsbesitz zu sichern, zu stärkstem Einsatz eigener Kraftwagen entschließen. Damit verliert sie z. T. ihren starren Charakter, anerkennt die teilweise Überlegenheit des Kraftwagens, macht sich diese selbst zunutze und widmet sich ihrer eigentlichen Aufgabe: dem zeitgemäßen Verkehr im Interesse von Staat und Wirtschaft.

Ein Lösungsvorschlag wurde Ende 1932 gemacht:[3])

Allen Plänen zur Weiterbildung der Frage sei der Grundgedanke einer Verkehrs-Konzentration gemeinsam. Sie unterscheiden sich jedoch durch die Etappen zu diesem Ziel, auf denen sie jeweils stehen bleiben. Die Selbsthilfepläne und Maßnahmen des gewerblichen Kraftverkehrs versuchten in der Hauptsache nur die Bereinigung des eigenen Lagers, ließen aber das eigentliche Wettbewerbsproblem zur Schiene ungelöst. Der Versuch zur Lösung sei mit den Vorschlägen der Schaf-

[1]) Mellerowicz: Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, Frankfurter Zeitung Nr. 122—124, S. 9.

[2]) Müller-Freienfels: Philosophie der Individualität, 1921, S. 85.

[3]) Vortrag Salinger im Verein der Tarifeure, Berlin am 16. XII. 1932; vgl. Deutsche Bergwerkszeitung vom 20. XII. 1932.

fung eines Reichsbahnmonopols oder eines Reichsmonopols für den gewerblichen Güterfernverkehr angestrebt worden. Dieser Gedanke werde aber überwiegend abgelehnt, weil man befürchte, daß bei dem Versagen der Pläne die Entwicklung nicht mehr zurückgeschraubt werden könne. Der Vorschlag betonte, daß der Kampf zwischen dem öffentlichen Verkehr und den gewerblichen Lastzugbesitzern nur dann für die Wirtschaft fruchtbar zu gestalten sei, wenn er im Gebiet des reinen Kraftverkehrs ausgetragen werde.

Um die mit dem gegenwärtigen Kampf der Reichsbahn verbundene nutzlose Verschleuderung von Millionenbeträgen zu vermeiden, sei zu erwägen, wie ohne Monopol ein öffentliches Kraftverkehrs-Institut geschaffen werden könnte, das in der Lage wäre, die großen Aufgaben des Zubringer- und Verteilerdienstes der Schiene nach einem unter Mitwirkung des Reichsverkehrsministers aufzustellenden Plan gesunder Verkehrsteilung zu erfüllen. Das organisatorische Fundament des öffentlichen Kraftverkehrs sei mit dem Apparat der Bahnspedition gegeben. Würde man diesen von seinen Mißständen befreien und seine Beschränkung auf reine Bahnspeditions-Funktionen schaffen, so hätte er durch Zuteilung öffentlicher Kraftverkehrsaufgaben eine ungleich gesündere Arbeitsbasis als bisher. Die Durchführung dieser Aufgaben sei aber nur bei klarer Verwaltungstrennung zwischen der neuen Reichskraftwagen- und Bahnspeditions-Gesellschaft und der Reichsbahn gewährleistet. Es sei daher zu erwägen, wie ein Teil der Anteile der Bahnspedition in die Hände des Reiches überzuleiten wäre. Mit der nie vollen Wirksamkeit der Kontrolle im Zusammenhang mit dem geltenden Kraftverkehrsgesetz könnte man sich dann abfinden, wenn man sie wenigstens durch Einführung eines Deklarationszwanges und einer Haftung auch des Verladers für Tarifuntreue erleichtere.

Dieser Vorschlag, der von der Wirtschaft lebhaft diskutiert wurde, vermeidet zwar das Wort „Monopol"; aber das Kraftverkehrsinstitut, das (mit Hilfe des Verkehrsministeriums) eine Planung des Verkehrs vorzunehmen hat, würde je ein Gebiet der Bahn und eines dem Kraftwagen zu monopolartiger Bewirtschaftung ausliefern, damit ein Duopol schaffen. Die starre Zielabsteckung könnte die dynamische Entwicklung der Verkehrserfordernisse hemmen und so Friktionen herbeiführen.

Der Verfasser dieser Arbeit hält — bei aller Würdigung der Mängel eines Monopols — eine monopolistische Lösung der Frage des Fernverkehrs für die augenblicklich wirksamste. Die Führung des notwendigerweise stark dezentralisierten Monopols, in dem weder ein Interessenten-Übergewicht der

Bahn noch des Autos vorherrschen sollte, müßte von einer neutralen Reichsstelle (event. dem Reichsverkehrsministerium) ausgehen. Die Mitwirkung der verladenden Wirtschaftskreise wäre regional sicherzustellen.

Ein derartiges Monopol — das nur temporären Charakter haben soll — würde, da es den gesamten Fernverkehr umfaßt, einen etwa neu hinzutretenden, beachtlichen Verkehrsfaktor, z. B. der Luftfahrt, das Feld zu ersprießlicher Entfaltung ebnen können. Selbst ein kurzbefristetes Verkehrsmonopol darf auch nicht durch straffe gesetzliche Formalitäten beengt werden. Der Verkehr als wichtigster Diener von Kultur und Wirtschaft muß sich ohne Schwierigkeiten den aktuellen Erfordernissen anpassen können. Die Aufgabe des Verkehrs liegt im Fördern und Befördern!

4. Die neuesten Maßnahmen der Reichsregierung.

Die Nationale Regierung hat seit ihrem Amtsantritt der Lösung des Verkehrsproblems ihre besondere Aufmerksamkeit gewidmet und eine dem Kraftwagen sehr freundliche Stellungnahme bekundet. Dieser Verkehrspolitik hat sich die Reichsbahn nun angepaßt. In der Sitzung vom 27. und 28. III. 1933 hat der Verwaltungsrat der Reichsbahn sich eingehend mit dem Verhältnis der Schiene zur Straße befaßt. Für die Reichsbahn wurde beschlossen:[1])

Nachdem die Reichsbahn die Anfuhr und Abfuhr von Gütern mit in ihren Aufgabenkreis und den der angeschlossenen Spediteure gestellt hat, muß sie dazu übergehen, den Kraftwagen mehr als bisher in ihren gemeinwirtschaftlichen Betrieb einzugliedern. Der Verwaltungsrat ermächtigt den Generaldirektor, die dazu notwendigen Schritte zu ergreifen, insbesondere durch Beschaffung von Lastkraftwagen den Haus-Haus-Verkehr zum Nutzen der Verfrachter auszugestalten.

Im Ferngüterverkehr soll im Benehmen mit den beteiligten Ressorts der Reichsregierung eine baldige Regelung gesucht werden, die im Interesse des Reichs, der Reichsbahn, wie der Wirtschaft im allgemeinen und der Kraftverkehrswirtschaft im besonderen dringend erforderlich ist.

Der genaue Umfang der von der Reichsbahn geplanten Bestellungen an Lastkraftwagen steht noch nicht endgültig fest, doch dürfte er, wie aus dem jüngsten Konjunkturverlauf zu ersehen ist, so groß sein, daß er einen fühlbaren Auftrieb für die Beschäftigung der Automobilindustrie darstellt. Die Presse[2]) meldete Ende Juli 1933, daß die Reichsbahn für insgesamt 17,5 Millionen Reichsmark Lastkraftwagen in Auf-

[1]) Vgl. Deutsche Allgemeine Zeitung, 72. Jg., Nr. 149 v. 29. III. 1933.
[2]) Prager Tagblatt Nr. 176, v. 30. VII. 1933.

trag gab. Der neue Lastwagenbetrieb der Reichsbahn wird natürlich in erster Linie dem Zubringer- und Verteilungsverkehr dienen, doch ist es nicht ausgeschlossen, daß auch die eine oder andere bisherige Bahnstrecke später durch eine Autolinie ersetzt wird.

In eine neue Phase trat das Eisenbahn-Kraftwagen-Problem durch das am 27. Juni 1933 verkündete „Gesetz über die Reichsautobahnen", das in der Kabinettssitzung vom 23. VI. 1933 beschlossen worden war. Diesem Beschluß über die Schaffung eines riesigen Kraftfahrstraßennetzes unter Gründung eines Zweigunternehmens der Deutschen Reichsbahngesellschaft waren längere Verhandlungen mit dem Generaldirektor der Reichsbahn vorangegangen, der entsprechend den vom Reichskanzler in dieser Richtung geäußerten Wünschen alle Vorkehrungen traf, damit nunmehr sogleich mit der Durchführung dieses so bedeutenden Projektes begonnen wird. Die Reichsregierung ging von der Tatsache aus, daß die Reichsbahn den größten technischen Apparat darstellt, der dem Reich zur Verfügung steht. Sie hat gerade für derartige Bauten Techniker, Landmesser usw. in größter Zahl zur Verfügung, zumal infolge der geringen Bautätigkeit bei der Reichsbahn in der letzten Zeit die meisten technischen Kräfte, die für solche Aufgaben berufen sind, brachlagen.

Nach Presseberichten[1]) hat die Deutsche Reichsbahn zunächst einen ersten Betrag von 50 Millionen Mark für die Inangriffnahme des geplanten Kraftfahrstraßennetzes bereitgestellt. Von dieser Summe sollen zunächst 24 Millionen für die Bearbeitung geeigneter Projekte und für die Ausführung einer Probestrecke Frankfurt (Main)—Heidelberg dienen.

Was die technische Ausführung dieser „Reichsautobahnen" betrifft, so dürfte es sich um Straßenbauten handeln, die sich, natürlich unter Berücksichtigung der deutschen Verhältnisse, an das Muster der großen Autostraßen in Oberitalien anlehnen werden, also um Verkehrswege, die soweit als möglich gradlinig und unter Vermeidung von Niveaukreuzungen angelegt werden.

Das Gesetz vom 27. VI. 1933 besagt folgendes:

Die Reichsbahn wird zur Gründung eines öffentlich-rechtlichen Betriebes „Reichsautobahnen" ermächtigt, das den Bau und Betrieb eines „leistungsfähigen Netzes von Kraftfahrbahnen"[2]) durchführt und dem hierzu ein ausschließliches Recht eingeräumt wird.[3]) Die Bahnen sind öffentlich und für den allgemeinen Kraftwagenverkehr bestimmt. Die Reichsregierung hat die Aufsicht über das Unternehmen und be-

[1]) Berliner Tageblatt, 24. VI. 1933.
[2]) § 1 d. Ges. über Reichsautobahnen v. 27. VI. 1933.
[3]) § 3 d. Ges. über Reichsautobahnen v. 27. VI. 1933.

stellt einen „Generalinspektor für das deutsche Straßennetz".[1]) Für die Benutzung der neuen Straßen werden vom Reichsverkehrsminister genehmigte Gebühren berechnet. Wichtig ist folgende Bestimmung:[2]) „Das Unternehmen ‚Reichsautobahnen' hat zur Erfüllung seiner Aufgaben das Enteignungsrecht. Die Vorschriften des § 38 des Reichsbahngesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. III. 1930 (Reichsgesetzblatt II, Seite 369) und der dritten Verordnung zur Durchführung der Arbeitsbeschaffung vom 16. V. 1933 (Reichsgesetzblatt I, Seite 282) finden entsprechende Anwendung."

Die Einheitlichkeit der Planung und des Baus ist im § 11 wie folgt festgelegt:

„Zur Sicherung der Einheitlichkeit in der Planung des Landstraßennetzes hat der Generalinspektor für das Deutsche Straßenwesen das Recht, von den Ländern, Provinzialverbänden und sonstigen Landstraßen-Unterhaltungspflichtigen die Vorlage der Pläne zum Neubau und Ausbau der Landstraßen zu verlangen. Gegen Bauvorhaben, durch die der Ausbau und die Entwicklung des Unternehmens „Reichsautobahnen" beeinträchtigt wird, steht dem Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen das Recht des Einspruchs zu. Der Einspruch hat die Wirkung, daß die von den Landstraßen-Unterhaltungspflichtigen geplanten Arbeiten unterbleiben müssen. Gegen die Einlegung des Einspruches steht den Landstraßen-Unterhaltungspflichtigen das Recht der Beschwerde zu. Über die Beschwerde entscheidet die Reichsregierung nach Anhörung der beteiligten Landesregierungen."

Zu dem Gesetz hat die Reichsregierung folgende Begründung erlassen:

„Der Reichskanzler hat in seiner richtungweisenden Rede bei der Feier des Tages der nationalen Arbeit am 1. Mai 1933 den Willen des Reiches bekundet, ein umfassendes Programm auf dem Gebiete des Straßenbaues zu lösen. Das Programm soll in gleicher Weise der Belebung der in Deutschland noch rückständigen Kraftverkehrswirtschaft wie der Arbeitsbeschaffung dienen. Gerade auf dem Gebiete des Straßenbaues sieht das neue Reich im besonderen Maße eine Möglichkeit zur Wegräumung überlebter Verwaltungseinrichtungen, zur Anpassung des historisch Gewordenen an die Erfordernisse der neuen Zeit und zu schöpferischer Neugestaltung.

Deutschland besitzt rund 300.000 km befestigte Landstraßen, von denen 100.000 km Durchgangsstraßen von größerer Bedeutung sind. Hiervon sind 23.000 km als wichtigste Fernverkehrsstraßen ermittelt

[1]) § 5 d. Ges. über Reichsautobahnen v. 27. VI. 1933.
[2]) § 9 d. Ges. über Reichsautobahnen v. 27. VI. 1933.

und festgelegt. Für den freizügigen Personen- und Güterverkehr, wie er durch die Erfindung des Kraftwagens entstanden ist, sind die alten Straßen durchwegs wenig geeignet. Eine vollständige Anpassung der alten Straßen an das Wesen des Kraftwagens läßt sich nicht erreichen. Die Landstraßen bedürfen der Entlastung und Ergänzung durch ein allmählich zu verdichtendes Netz großer Verkehrsadern, die — gestützt auf das Zubringersystem dieser alten Verbindungen — den Verkehr der Kraftfahrzeuge über weite Strecken aufnehmen. Der Errichtung solcher Kraftfahrbahnen soll das vorliegende Gesetz dienen.

Es erschien notwendig, Linienführung und Ausgestaltung der Kraftfahrbahnen durch eine besondere Persönlichkeit bestimmen zu lassen und ihr gleichzeitig die letzte Entscheidung im Planfeststellungsverfahren zu übertragen. Für diese Aufgaben sieht das Gesetz einen vom Reichskanzler zu bestellenden Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen vor."

Das Gesetz stellt einen bisher noch nirgends in diesem gewaltigen Umfang versuchten Schritt zur Lösung des Kraftverkehrsproblems dar. Sowohl das Kapitalsausmaß das zum Bau aufgewendet werden soll, als auch die soziale und militärpolitische Bedeutung dieser Regierungsmaßnahme haben das Augenmerk der übrigen Welt auf sich gelenkt. Die Gesamtkosten der Bauausführung werden auf etwa 3600 Millionen RM. geschätzt, die auf Wechselbasis mit Hilfe der Reichsbank innerhalb von sechs bis sieben Baujahren vorfinanziert werden sollen. Die ersten Wechsel werden 1937 fällig und bedeuten für den künftigen Haushalt der Reichsbahn und des Reiches einen erheblichen Passivposten. Die konjunkturelle Entwicklung der nächsten Jahre wird erst abgewartet werden müssen, ehe über den rein ökonomischen Wert dieses gewaltigen Projekts geurteilt werden kann. Wenn der Verkehrsbedarf stark zunehmen sollte, so wird hier die Gefahr, die in jeder öffentlichen Arbeitsbeschaffung — durch Kapitalsentzug aus der privaten Produktionssphäre — schlummert, glücklich vermieden werden können.

VI. Das Kraftwagenproblem im Ausland.

Allgemeines.

C. F. v. Siemens[1]) prägte den Satz, der Eisenbahnverkehr habe seinen Höhepunkt überschritten. Alle Bahnen der Welt verlangen, daß im Interesse der gesamten Wirtschaft sowohl vom Kapital- wie

[1]) C. F. Siemens: Vortrag „Wirtschaft und Reichsbahn auf der Tagung des Bundes der Freunde der Techn. Hochschule in München; vgl. Berliner Tageblatt, Nr. 575, v. 4. XII. 1932.

vom Betriebsstandpunkt aus, ein gerechter Ausgleich zwischen dem Bahn- und Kraftwagenverkehr geschaffen wird. Die Bahnen wollen keine Subventionen, sie sind bereit, den Kampf aufzunehmen und sich dem Urteilsspruch der Zeit nach dem englischen Wort „survial of the fittest" zu unterwerfen.

In nahezu allen Kulturländern mußten die Bahnen staatliche Hilfe gegen die neue Konkurrenz anrufen, denn die Einnahmen gingen rapid zurück. Als Folge des schrumpfenden Wirtschaftsvolumes aller Länder wurden auch die neuen Transportmittel nicht genügend ausgenutzt; das Verkehrsangebot wuchs und steht in keinem Verhältnis zum Bedarf. Die Finanzlage der Eisenbahnen ist überall eine prekäre geworden.

In Frankreich haben die fünf großen Bahnen (Midi, Orléans, Est, P. L. M. und Nord) nach den Ergebnissen der veröffentlichten Bilanzen von 1932 bei dem Deckungsfonds, dem „Fonds Commun", einen Gesamtabgang von 9.145 Millionen Francs zu verzeichnen.[1]) Allein für 1932 beträgt das Defizit gegen fünf Milliarden. Die französischen Bahnen haben einen Plan zur Beseitigung der Defizite ausgearbeitet, den die Pariser Tagespresse im November 1932 ausführlich publizierte und der folgendes Wesentliche beinhaltet:

Das Projekt des Ministeis für öffentliche Arbeiten sieht einen Zusammenschluß der fünf Eisenbahngesellschaften und der zwei staatlichen Netze zur Erzielung von Ersparnissen vor. Es gilt angesichts des Widerstandes des Finanzministers vorerst als zurückgestellt, zumal die Durchführung der Fusion besonders im Wege des Rückkaufs der Bahnen durch den Staat diesen mit hohen Aufwendungen belasten kann, für die bei der augenblicklichen Lage der französischen Staatsfinanzen und des Staatskredits sich kaum Finanzierungsmöglichkeiten finden lassen würden. Der Plan der Gesellschaften wird schwerlich von der Regierung und dem Parlament restlos gebilligt werden; er enthält aber manche interessante Anregung, die bei der Neuordnung der französischen Eisenbahnen, die schließlich doch kommen muß, Berücksichtigung finden dürften.

Der Plan sucht die privatwirtschaftlichen Bestandteile des französischen Eisenbahnsystems, also die fünf Gesellschaften, in alter Gestalt zu erhalten. Seine Vorschläge gehen von der Feststellung aus, daß die Eisenbahnen infolge der Entwicklung des Automobils das Transportmonopol eingebüßt hätten. Es wird daher zunächst eine völlige Neuorganisation des gesamten französischen Transportwesens angeregt, wodurch eine möglichst weitgehende Gleichstellung der beiden Transportmittel herbeigeführt werden soll. Die Eisenbahnen sollen von

[1]) Keesings Archiv der Gegenwart, 24. VI. 1933, S. 901.

einer Reihe von Bindungen befreit werden; die Tariffestsetzung soll geschmeidiger gestaltet werden, auch im Betrieb, namentlich was die Fahrpläne und die Zahl der Züge angeht, soll größere Bewegungsfreiheit geschaffen werden. Gleichzeitig wird eine staatliche Regelung der Waren- und Personenbeförderung auf den Straßen gefordert, wodurch der Automobiltransport ähnlichen Bindungen wie die Eisenbahnen unterworfen werden soll. Außerdem soll eine Gleichstellung der beiden Transportmittel in steuerlicher Beziehung verwirklicht werden (Die Regierung hatte übrigens im Budgetentwurf für 1933 eine Besteuerung der Automobiltransporte vorgesehen). Schließlich wird eine rationelle Verteilung der zu befördernden Waren und Personen auf die verschiedenen Transportmittel angeregt und zwar möglichst im Wege der Verständigung zwischen den Beteiligten. Zu diesem Zwecke soll — und darin dürfte der interessanteste Vorschlag des Planes bestehen — eine große Gesellschaft gegründet werden, welche die Beförderung von Gütern und Personen von „Tür zu Tür", d. h. vom ersten Abgangs- bis zum letzten Bestimmungsort, versehen würde. Die Eisenbahnen, die Post und die Transportunternehmungen sollen sich an dieser neuen Gesellschaft beteiligen, der offenbar ein Monopol eingeräumt werden soll, die aber die Beförderung auf den Straßen privaten Transportunternehmungen überlassen würde. Die von den Eisenbahnen geschaffenen Tochtergesellschaften für den Kraftwagenverkehr sollen in der neuen Gesellschaft aufgehen.

Einen weiteren Bestandteil des Planes bildet die Reorganisation der Eisenbahnen selbst, wobei eine stärkere Zusammenarbeit der Bahnen durch Zusammenlegung einzelner Linien und Verwaltungsstellen, durch gemeinsamen Einkauf usw. angeregt wird. Das sogenannte Direktionskomitee der Bahnen soll diese Neuordnung leiten und beaufsichtigen. Durch die Schaffung von Regierungskommissaren bei dem Komitee und bei den einzelnen Bahnen soll die staatliche Kontrolle wirksamer gestaltet werden.

Über das Stadium der Beratungen sind aber alle diese Vorschläge nicht hinausgekommen.

Die Eisenbahnen Frankreichs versuchen durch technische Maßnahmen, ähnlich wie die Reichsbahn, ihre Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

In Frankreich hat man, ebenso wie in England, dem Kraftverkehr großes Verständnis entgegengebracht. Man kennt in Frankreich nur ganz geringe Beschränkungen des Gewichts und Umfangs der Kraftwagen. Besondere Verordnungen die Schwerlastwagen oder gar die Bereifung betreffend, sind nicht erlassen worden. Die maximale Breite der Lastwagen ist auf 2,50 m festgelegt worden. Während für Wagen

bis zu 3 t keine Höchstgeschwindigkeit vorgeschrieben ist, besteht eine solche für

3 — 6½ t mit Luftbereifung	65	Stunden/km
6½—10 t mit Elastikbereifung	30	„
Fahrzeuge mit mehr als 220 cm Breite . .	50	„

Die Schwerfälligkeit der Eisenbahnen, die durch ihre Monopolstellung erklärliche Übernahme unrentabler Strecken und eine zu langsame Anpassung an die Verkehrsbedürfnisse der Wirtschaft, war die Basis, auf der ein intensiver Kraftverkehr schnell erblühte.

Die heutige französische Verkehrspolitik ist eine gesunde. Verhandlungen, die zwischen den Kraftverkehrsvertretern und den — sich übrigens jetzt stark des Kraftverkehrs bedienenden — Bahnen, die über gegenseitige Zugeständnisse aussichtsreich schweben, werden entscheiden, welcher Transport auf der Schiene bleibt, wer die Schwertransporte befördern kann und welchen Anteil der anpassungsfähige Kraftwagen übernehmen soll.[1])

In der Schweiz hatte die Eisenbahn schon ebenso frühzeitig den Kraftwagen in ihren Dienst gestellt und nicht nur wie in anderen Ländern bekämpft. Saitzew hat in seinem Buch „Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen", Bern, 1932, zum Problem Schiene–Straße unter Berücksichtigung schweizerischer Verhältnisse ausführliche Untersuchungen angestellt. Bei der Betrachtung des schweizerischen Verkehrswesens ist die Tatsache beachtlich, daß in der Verfassung von 1848 der Post durch Regal die Konzession für den regelmäßigen Personentransport übertragen wurde. Mit der Regelung der Straßenverhältnisse befaßt sich die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 in den Artikeln 30, 37 und 37bis. Insbesondere der Art. 37, 2. Absatz, ist wichtig, denn er verpflichtet die Kantone, die internationalen Alpenstraßen „in gehörigem Zustand zu unterhalten", bei sonstiger Zurückhaltung der im Art. 30 den Kantonen zugestandenen Beiträge.

Die Post begann 1919 mit dem Autolinienbetrieb, der heute ca. 400 Strecken umfaßt, von denen etwa 100 mit eigenen Wagen der Post, die restlichen aber mit Fahrzeugen der Privatwirtschaft bedient werden. Diese Tatsache hat sich als sehr förderlich erwiesen und zahlreiche gutfundierte Unternehmungen begründet.

[1]) Referat v. Petiet, Internat. Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft, Berlin, Februar 1933.

Der Güterverkehr ist vollkommen frei. Bis Ende 1932 besaß die Schweiz kein Bundes-Verkehrsgesetz. Einzelne Bestimmungen des Gesetzes beschränken den Schwertransport auf Kraftwagen in einem Sinne, der offenbar als Hilfe für die Bundesbahn gedacht ist. So darf z. B. das Höchstgewicht von Autolastzügen 16 t nicht überschreiten, was dazu führte, daß sich die Autotransportkosten wegen mangelhafter Ausnutzung der Fahrzeuge bis zu 60% verteuerten.[1])

Die letzte Entwicklung der Frage der Zusammenarbeit Eisenbahn-Kraftwagen war, daß die Schweizerischen Bundesbahnen und die schweizerische Zentralstelle für die Verteidigung der Automobilinteressen in der Frage des Wettbewerbs zwischen Eisenbahn und Kraftwagen eine Vereinbarung mit nachfolgenden Grundsätzen getroffen haben[2]): Gewerbsmäßiger Transport von Gütern und Tieren mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Straßen (ausgenommen innerhalb der Gemeindegrenzen oder auf Entfernung bis 10 km Straßenlänge oder im Werksverkehr, d. i. der Beförderung für eigene Bedürfnisse mit eigenem Wagen und eigenem Personal) ist konzessionspflichtig, und zwar nach Konzessionstype A (Beförderung von Gütern und Tieren aller Art) oder nach Konzessionstype B (Umzugsgut, Möbel und andere Güter, für welche die Straßenbeförderung besondere transporttechnische Vorteile bietet). Durch die Konzession A soll ein System der Zusammenarbeit und Verkehrsverteilung von Bahn und Auto geschaffen werden, das durch den auf eigenen Strecken versuchsweise eingeführten „Asto"-Dienst bereits praktisch erprobt wurde. Während jedoch der „Asto"-Dienst, eine den Haus-Haus-Verkehr fördernde Verbindung zwischen Eisenbahn- und Kraftwagenbeförderung darstellt, bei der das Transportgut auf kurze Entfernungen ausschließlich mit Kraftwagen befördert wird und bisher auf Stückgüter beschränkt war, werden durch den neuen Dienst auch Wagenladungsgüter erfaßt. Als Konzessions- und Aufsichtsbehörde ist das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement vorgesehen. Die Konzessionen werden auf zehn Jahre erteilt. Im allgemeinen soll der Verkehr bis zu 30 km dem Kraftwagen, darüber hinaus grundsätzlich der Eisenbahn zufallen. Doch kann zugunsten lebenswichtiger Interessen von Nebenbahnen von dieser Regel abgewichen werden. Auch gilt sie nicht für die Transporte nach der Type B, die an eine Nahzone nicht gebunden sind. Bezüglich des Umfanges der Automobilleistungen in der Nahzone wurde auf Grundlage des Verkehrs des Jahres 1932 festgestellt, daß für die von den Konzessionären der Type A zu besorgenden Automobil-

[1]) Referat von Dechevrens, Internat. Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft, Berlin, Februar 1933.

[2]) Keesings Archiv der Gegenwart, 20. VI. 1933, S. 892.

eistungen rund 500 Kraftwagen mit einer Gesamtjahresleistung von 2 Millionen Wagenkilometer notwendig sein werden. Die Beförderung m Werksverkehr für Dritte soll künftig nur in eisenbahnlosen oder in olchen Gebieten, in welchen keine Konzessionen für den regelmäßigen Güterttransport erteilt wurden, zulässig sein. Sie gilt als Übergangsmaßnahme, die jedoch noch drei Jahre im bisherigen Umfang ausgeübt erden kann. Die Eisenbahnen verpflichten sich, für die Straßenransporte keine eigenen Motorfahrzeuge und kein eigenes Personal inzustellen, sondern diese Fahrleistungen an die Konzessionäre A zu ergeben und diesen ihre Güterhallen, Ladeeinrichtungen usw. zur Verfügung zu stellen. Die Tarife für die statt durch die Eisenbahnen der in Verbindung mit diesen ausgeführten Straßentransporte nach Konzession A werden von den Eisenbahnen festgesetzt. Zwecks Förderung der Initiative der Konzessionäre A zur Rückgewinnung von verlorenem Werksverkehr ist die Einführung von Leistungsprämien vorgesehen.

Dieser Lösungsvorschlag ist ebenso interessant wie liberal.

Auch in Österreich bestehen Vorschriften, die den Kraftverkehr hemmen. So sind z. B. der Geschwindigkeit der Fahrzeuge, auch außerhalb der Ortsgrenzen, Beschränkungen auferlegt, die den ökonomischen Wert sehr herabdrücken. Lastwagen ohne Luftbereifung dürfen ebenso wie Lastzüge (gleichviel welcher Bereifung) nur bis zu 30 Stunden/km fahren; die Nutzlast eines Fahrzeuges wird mit 5 t, eines Lastenzuges mit 10 t begrenzt. Dreiachswagen und Sattelschlepper dürfen höchstens 15 t Gesamtgewicht aufweisen. Auch die räumlichen Abmessungen der Fahrzeuge sind beengt. Die Verkehrssteuern in Österreich zählen zu den höchsten in Europa.[1])

Die regelmäßige Streckenbefahrung (hierunter wird mindestens ein wöchentlicher Dienst zwischen zwei Orten verstanden) ist konzessioniert. Gegen die Konzessionserteilung genügt ein Einwand der Post oder der Bundesbahn; auch die Dringlichkeit der Streckenbefahrung muß nachgewiesen werden. Frachtsätze und Gütertarife unterliegen der Genehmigung der Konzessionsverwaltung.

Österreich zählte 1931 ca. 35.500 Kraftfahrzeuge. Von den europäischen Kulturländern die relativ geringste Zahl, denn auf 189 Personen erst entfällt ein Kraftfahrzeug. Dieser Tiefstand hat weniger mit

[1]) Referat von Dechevrens, Intern. Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft, Berlin, Februar 1933.

dem Volkswohlstand zu tun, als mit der vorherrschenden fiskalischen Meinung, daß der Kraftwagen ein für allemal ein Luxus sei.

Die Čechoslowakische Republik hat dem Kraftverkehr gegenüber eine entwicklungshemmende Verkehrspolitik betrieben. Es sind wohl im Wesentlichen zwei Komponenten, die für diese Politik bestimmend waren: 1. steuerliche Gründe, 2. die erdrückende Vormachtstellung der čechoslowakischen Staatsbahn. Die hohe Besteuerung des Kraftwagens geht primär auf die Auffassung einer nicht zeitgemäßen Steuerbürokratie zurück, die, wie in Österreich, im Kraftwagen vornehmlich ein Kriterium der Wohlhabenheit, also einen Luxus sieht. Demgemäß ist trotz des unzulänglichen Dienstes der Staatsbahn im Beförderungswesen die Verbreitung des Kraftwagens eine für Zentraleuropa geringe; erst auf 161 Einwohner entfällt ein Kraftfahrzeug. Die inländische Automobilproduktion konnte sich trotz hoher Schutzzölle nicht im notwendigen Ausmaß entwickeln. Der frühere Zollsatz, 65% vom Werte und 12% Luxussteuer, wurde auf 43% ad valorem gesenkt, doch fand dennoch ein verhältnismäßig starker Import ausländischer Klassewagen statt. Erst die Zollfestsetzung, die heute nach dem Gewicht bemessen wird, verminderte den Import zugunsten inländischer Fabrikate. Während 1930 noch rund 16.000 Wagen importiert wurden, sank deren Zahl 1933 auf rund 9000 Stück. Von den vorhandenen Kraftwagen waren inländischen Fabrikates[1])

1928	rund 42%
1931	„ 46%
1932	„ 49%
1933	„ 56%

Die Steigerung des inländischen Anteils ist auch auf die Preisermäßigung und den Umstand zurückzuführen, daß die inländischen Fabriken den Zylinderinhalt der Wagen so gestalteten, daß für den Verkehr eine günstige Steuerformel erreicht wurde.

Der gewerbliche Kraftverkehr wurde durch das „Gesetz vom 23. XII. 1932, Gesetzes-Sammlung Nr. 198, über den Verkehr von Kraftfahrzeugen" neugestaltet. Dieses Gesetz lehnt sich an die deutsche Verordnung vom 6. X. 1931 an. Das Gesetz ist eigentlich als ein Schutzgesetz für die in der Čechoslowakei mit ständigem Defizit

[1]) nach dem Statistischen Jahrbuch d. čechosl. Republik Prag 1934, S. 304.

rbeitende Staatsbahn gedacht, deren Organisation neuzeitlichen kaufmännischen Erwägungen im Grunde verschlossen geblieben ist. Das Gesetz vom 23. XII. 1932 schreibt im § 1 vor: „Die gewerbsmäßig mittels Kraftfahrzeugen betriebene, sei es regelmäßige oder unregelmäßige Beförderung von Personen oder Lasten, ist ein konzessioniertes Gewerbe." Einer Konzession bedürfen nach § 2 nicht die Staatsbahn, Post, der Zubringerdienst der Luftschiffahrts-Unternehmen, unregelmäßige Beförderung von Angestellten und Arbeitern für den eigenen Betrieb, der Werkverkehr (auch zu Abnehmern und eigenen Absatzunternehmungen ohne Begrenzung der Strecke) und Gemeinden für die regelmäßige Massenbeförderung von Personen in ihrem Gebiete. Die Privatbahnen können nur mit Zustimmung des Eisenbahnministeriums — also der Staatsbahn in engerem Sinne — um Kraftfahrkonzessionen ansuchen. Die Erteilung der Konzession wird durch die sehr dehnbaren Bestimmungen des § 6 (2) wesentlich erschwert. Diese Bestimmungen ähneln den Oesterreichischen und sind für den Kraftverkehr ungünstiger als die analogen deutschen Vorschriften (§§ 5, 6, 7 und 19 der V. O. v. 6. X. 1931). Wohl werden einige allgemeine Wendungen über das „Bedürfnis der Bevölkerung" in den § 25 und 26 umschrieben, aber die Regierungsverordnung v. 16. II. 1933, G.-S. Nr. 36, zur Durchführung des Gesetzes über den Verkehr von Kraftfahrzeugen erläutert nicht die Merkmale des zitierten 6 (z. B. Bedürfnis der Bevölkerung, öffentliches Interesse, nicht zweckmäßig befriedigtes tatsächliches Verkehrsbedürfnis usw.). Eine Bevorrechtigung der Eisenbahn und Post legt § 22 fest. Die Konzessionsbehörden[1]) haben also weitgehendst freie Hand in ihren Entscheidungen.

Eine Erleichterung gegenüber der deutschen Verordnung ist außer dem freizügigeren Werkverkehr noch im § 9 zu finden. Nur der regelmäßige Personenverkehr ist tarifpflichtig. Eine Bindung in der Art der Anlehnung an die Eisenbahntarife, wie sie im § 22 der deutschen Fassung vorgesehen ist, besteht nicht.

Die Härte gegenüber den Kraftfahrbetrieben, mit Ausnahme der Bahn und Post, besteht in einer einseitigen Besteuerung des privaten Krafttransportgewerbes. Der Konzessionär muß eine 30%ige Abgabe des Fahrpreises bezahlen, die Beförderung von Gepäck (Höchstgewicht auf 100 kg beschränkt) wird mit 1200 Kč pro Jahr besteuert. Der nichtkonzessionierte Kraftverkehr von z. B. 5 t Gewicht hat jährlich 2.000 Kč, der konzessionierte 18.000 Kč Steuer zu zahlen. Fahr-

[1]) Die Zuständigkeit der Konzessionsbehörden regelt § 23 d. Ges. v. 23. XII. 1932.

geschwindigkeit und Gesamtgewicht unterliegen Beschränkungen. Zulässig sind im Gesamtgewicht:

5 t für Einachser,
10 „ „ Zweiachser,
15 „ „ Dreiachser und
7½ „ „ Anhänger.

Die Bahn und Post machen in steigendem Maße vom Kraftwagen im eigenen Betrieb Gebrauch, da sie durch ihre Steuerfreiheit leichter dem Privatverkehr überlegen sein können.

Die wirtschaftlich unbefriedigende Lösung des Kraftverkehrsproblems und die Einsicht der mangelhaften Bedienung des Verkehrs durch die schwerfällig arbeitende Staatsbahn bewirkte es, daß eine Novellierung des Auto-Verkehrsgesetzes und des Gesetzes über den Straßenfonds in Aussicht gestellt ist. Die Entwicklung der Verhandlungen über die Novellierung ist aber für den Kraftverkehr scheinbar ungünstig. Man plant eine Erhöhung des Treibstoffzolls, der Verbrauchsteuer von Petroleum und schweren Ölen, Besteuerung der neuerlich mit Holz und Holzkohle betriebenen Fahrzeuge, Erhöhung des Spiritusbeimengungszwanges um zirka 10% u. a. m. Eine Erleichterung brächte nur die geplante Gleichstellung des gewerblichen und privaten Lastverkehrs, durch eine Herabsetzung der Steuer für den ersteren. Die Fahrkartensteuer soll auf die Hälfte ermäßigt werden. Im Güterverkehr ist endlich eine einheitliche Besteuerung mit 60 Kč pro 100 kg Tragfähigkeit geplant, allerdings mit der bedenklichen Einschränkung, daß dieser Satz bei Wagen mit über 2 t Tragfähigkeit nur in einem Umkreis von 60—100 km gelten werde; sonst soll die Steuer 120 Kč betragen. Das novellierte Gesetz soll also vor allem, ebenso wie das alte, die Eisenbahn vor drohender Konkurrenz schützen und drosselt weiter die natürliche Entwicklung auf dem Transportmarkte. Von seiten der Arbeitnehmer wurde an die Regierung der Appell nach einem wirklich modernen Verkehrsgesetz gerichtet, da in der Automobilindustrie ein besonders hoher Prozentsatz Arbeitsloser zu verzeichnen sei und ein freier, gesunder Wettbewerb im Verkehrsgewerbe nur günstige soziale Wirkungen zeitigen könne.

Wichtig ist noch das Vorgehen Englands. Von England aus begann die Ära des neuen Verkehrs, als 1825 die erste Dampfeisenbahn zwischen Darlington und Stockton in Betrieb genommen wurde.

Bis zum Jahre 1921 gab es in England weit über 100 in privatem Besitz befindliche Eisenbahnnetze, die sich besonders im Personen-

verkehr in scharfem Wettbewerb gegenüberstanden. Ihm galt seit eher in England große Pflege. Die dort den Reisenden gebotenen Bequemlichkeiten sind mustergültig, die Reisegeschwindigkeit sehr erheblich.

Das Transportrecht der Eisenbahnen war bis auf einige geringfügige Ausnahmen lediglich an die Schiene gebunden.

Die Anlage der englischen Bahnen erfolgte oft unwirtschaftlich. Spekulation und Konkurrenz waren die Beweggründe. Ungeheure Kapitalvergeudung, fehlerhafte, planlose Platzanlagen, schließlich Benachteiligung eines Teiles der Frachtinteressenten durch ein System von Differenzialtarifen — die erst auf Grund späterer Abkommen der Bahnen untereinander behoben wurden - - waren zu verzeichnen.[1])

Obzwar die ersten Strecken ohne staatliche Finanzhilfe gebaut wurden, trat später der Staat auf den Plan; z. B. als im Jahre 1896 die Anlage kleinster Zweiglinien, „Light Railways", vorsich ging. In den Kolonien erfolgte ausnahmslos Staatshilfe.[2])

Ein Unikum bildeten die Acte der Liverpoll-Manchester-Railway vom Jahre 1826; sie gestatteten jedermann gegen ein an die Bahn zu zahlendes Wegegeld, das in der Konzessionsurkunde genau festgestellt war, die Bahnstrecke mit geeignet konstruierten Maschinen und Wagen zu benutzen.[3]) Die technische Unmöglichkeit dieser Bestimmung wurde bald eingesehen.

Die Eisenbahnen führen zahlreiche Nebenbetriebe, z. B. eigene Häfen, Kanäle, Docks, Speditionen, Hotels usw., schon aus der Zeit vor dem wirksamen Auftreten des Kraftwagens her, um sich der Konkurrenz des billigen Schiffsverkehrs zu erwehren und möglichst viel Verkehr an sich zu ziehen. Die London & Northwestern Railway erzeugt ihre Schienen und ihren Stahl selbst.[4])

Die Eisenbahnen Großbritanniens haben ihre Schienenwege mit geliehenem Kapital, das über $^1/_3$ ihrer Verbindlichkeiten ausmacht und mit Hilfe von Aktienkapital gebaut. Sie tragen die vollen Kosten ihrer Unterhaltung. Zur Erläuterung dieses Punktes lieferten die Vertreter der Eisenbahnen[5]) die folgende Tabelle:

---

[1]) E. Sax: Die Eisenbahnen, Berlin 1922, S. 9ff.

[2]) Wiedenfeld: Transportwesen, Grundr. d. Sozialökonomie, Bd. V/III, Tübingen 1930, S. 109.

[3]) Cohn: Untersuchungen über englische Eisenbahnpolitik, Leipzig 1874, Bd. I, S. 35 u. 45.

[4]) Sombart: Das Wirtschaftsleben im Zeitalter des Hochkapitalismus, 2. Halbband, München 1927, S. 807.

[5]) Bei der Conference of Rail and Road Transport; vgl. Report v. 29. VII. 1932, S. 10, Ziffer 22.

Kosten der Schienenwege und ihre Unterhaltung entsprechend den Kosten, die von öffentlichen Autoritäten für die Straßenbenutzer für das Jahr 1930 aufgestellt worden sind:

	£ Millionen
Zinsendienst 800 Millionen £ zu 4½%	36
Instandhaltung und Erneuerung	18
Signalwärter	6½
Steuern	3½
Zusammen	64 Mill. £

Das Eisenbahntarifwesen Englands machte eine interessante Entwicklung durch.

Der Staat hat seit jeher einen gewissen Einfluß auf die Tarifgestaltung. Oberstes Prinzip war aber der freie Wettbewerb. Die Frage der Dividende stand und steht im Vordergrund.[1]) Ein unter Gladstone im Jahre 1844 entstandenes Gesetz unterband durch Eingreifen in die Tarifgestaltung den übermäßigen Gewinn der Bahnen. Der Railway and Canal Traffic Act vom Jahre 1854 untersagte Tarifunterbietungen; ein neuerlicher R. & C. T.-Act vom Jahre 1888 ordnete einheitlich die Güterklassen und blieb im Wesen bis zum Ausbruch des Weltkrieges als Grundlage der Tarifbildung bestehen. Schon in der 2. Hälfte des vorigen Jahrhunderts tauchten Gedanken zur Verschmelzung konkurrierender Linien auf. Sie wurden aber vom Parlament verworfen, weil sich die Öffentlichkeit einen Nutzen aus dem Wettbewerb versprach.

Erst der Railway-Act vom 19. VIII. 1921, getragen vom Gedanken, durch Betriebsersparnis eine Ermäßigung der Tarife herbeizuführen, brachte die große Zusammenfassung der englischen Bahnen in vier Gruppen:

a) London Midland & Scottish Railway (LMSR)
b) London & North-Eastern Railway (LNER)
c) Southern Railway (SR) und
d) Great Western Railway (WR).

Diese Gruppen bilden mit rund 20.000 Meilen (32.200 km) Betriebs- und zirka 36.400 Meilen (58.600 km) Streckenlänge[2]) der Hauptgleise den größten und wichtigsten Teil der englischen Eisenbahnen.

---

[1]) Homberger: Wirtschaftsführung und Finanzen der engl. Eisenbahnen, Berlin 1928. Vorwort IV.

[2]) Homberger: Wirtschaftsführung und Finanzen der engl. Eisenbahnen, Berlin 1928, S. 1.

Der Einfluß des Staates auf die Tarifbildung blieb bestehen. Die Bahnen Englands sind, wenn auch unter starker staatlicher Kontrolle, rein privatwirtschaftlich rechnende Unternehmungen. Sie haben keine so großen sozialen Transporte wie die Deutsche Reichsbahn zu leisten und sind in vieler Hinsicht freier als diese.

Es wurde im Act von 1921 vorgesehen, daß Ausnahmetarife, die sich mehr als 40% unter dem Normaltarif bewegen, vorerst der Genehmigung des jährlich zusammentretenden Railway Rates Tribunals bedürfen. Die englischen Bahnen versuchten nämlich schon immer durch große Elastizität in der Tarifbildung der Konkurrenz Einhalt zu bieten, denn die geographischen Verhältnisse des Landes haben es bedingt, daß die dortigen Bahnen seit ihrem Bestand mit der See- und Kanalschiffahrt konkurrieren mußten. Daher ist auch das Engagement der englischen Bahnen an Schiffahrtslinien, Docks usw. zu erklären.

In England herrscht der Klassentarif. Ihn verteidigt Sir W. M. Acworth[1]) mit der Frage: „Zieht der Hauswirt wucherische Gewinne aus dem Mieter, der zu zahlen imstande ist?"

Das Gesetz vom Jahre 1921 erkannte aber noch nicht die Wichtigkeit des Kraftwagens und erschwerte so den Bahnen wesentlich die Stellung gegen das wettbewerbende Automobil. Das Gesetz hat nämlich den Transportbedarf überschätzt, denn es machte den Bahnen Tariferhöhungen zur Deckung von Mindereinnahmen nur über das Railway Rates Tribunal möglich. Die Konkurrenz der Bahnen untereinander blieb aber unangetastet.

Für die englischen Banhen sind zwei Momente typisch:

1. modernste hochklassige Lokomotiven neben 37 v. Hundert[2]) solcher, die schon mehr als 20 Jahre im Betrieb stehen, daher technisch und wirtschaftlich in der Leistung rückständig sind;

2. das auffallend geringe Ladegewicht der Güterwagen, das z. T. unter 8 t liegt. Großgüterwagen, wie sie bei der Deutschen Reichsbahn[3]) in zunehmendem Maße in den Verkehr gestellt werden, kennt man nicht.

Die Wirtschaftsdepression der letzten Jahre und der anhaltende Verkehrsverlust an den Kraftwagen zwangen zwei der bedeutendsten englischen Bahnen, die LMSR und die LNER, die beide von London

---

[1]) W. M. Acworth: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, Aufl. 1924, deutsch von Wittek, Berlin 1926, S. 83.

[2]) v. Heder: Die Konkurrenzfähigkeit der Kraftwagen und Kraftwagenlinien gegen Eisenbahn und Kleinbahn, Berlin 1931, S. 143.

[3]) Reichsbahneigene Güterwagen bis 80 t, private „Tiefflader" bis 120 t Ladegewicht.

ins nördliche Schottland führen, eine Interessengemeinschaft einzugehen, um nicht zu gegenseitig unwirtschaftlichem, verlustbringendem Wettbewerb weiterhin gezwungen zu sein. Das Abkommen wurde vom englischen Eisenbahnminister im August 1932 anerkannt und läuft auf die Dauer von 50 Jahren.[1])

Am 1. VII. 1933 trat der größte in der Welt bestehende Verkehrskonzern, der London Passenger Transport Board, in Tätigkeit. Diese Gesellschaft, die mit einem Aktienkapital von 230 Millionen £ ausgestattet ist, hat in sich sämtliche Verkehrsgesellschaften Londons, in erster Linie Trambahnen, Untergrundbahnen, Ringbahn und Autobusse, die den Verkehr innerhalb eines 30-Meilen-Radius von London vermitteln, aufgenommen. Die Zentralisierung des Londoner Verkehrs ist auf Grund eines Parlamentsgesetzes erfolgt. Das siebenköpfige Direktorium mit seinem Präsidenten trägt den Charakter einer halbamtlichen Stelle, der durch Gesetz die Verantwortung für ein reibungsloses Ineinandergreifen der einzelnen Verkehrsmittel und ihren technischen Ausbau und die Wahrnehmung der Interessen des Publikums übertragen worden ist.[2])

Alle großen englischen Bahnen betreiben heute eigenen Autoverkehr, die LMSR besitzt auch Schienenautobusse und automobilisierte Schlafwagen; letztere bewährten sich nicht und sind wieder außer Dienst gestellt worden. Ein neu konstruierter Autobus kann sogar auf der Straße und Schiene verwendet werden.[3]) Der von den Bahnen Englands aufgenommene Kraftwagenverkehr ist bedeutend. Der Wettbewerb der übrigen freien Kraftfahrlinien macht sich für die Finanzen der Bahnen nicht so stark fühlbar wie in Deutschland.

a) Englischer Personenverkehr.

Im Wettbewerb um den Personenverkehr, aus dem die englischen Bahnen, wie die Bilanzen zeigen, 40 bis 50% der Gesamteinnahmen beziehen, stehen der Schiene zirka 4000 Autobusunternehmen gegenüber.

Dem ständigen Rückgang des Personenverkehrs konnte man nicht allein durch Tarifsenkung Einhalt bieten. Bis zum Jahre 1928 konnten die Bahnen nur in einzelnen Gebieten Großbritanniens ihre Reisenden mit dem Kraftwagen befördern. Erst in dem genannten Jahre beschloß das Parlament den Eisenbahnen ein unbeschränktes Beförderungsrecht

[1]) Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Heft 40, v. 6. X. 1932.
[2]) Prager Tagblatt, Nr. 151, v. 30. VI. 1933.
[3]) Verkehrswissenschaftliche Woche, Heft 11, v. 1931.

im Straßenverkehr einzuräumen, worauf eine großzügige Organisation des Eisenbahnkraftwagenverkehrs begann.[1]) Man gewann durch maßgebliche Beteiligung auf zwei bereits bestehende Holdinggesellschaften für den englischen Kraftwagenverkehr, die Electric Tramway Federation Ltd. und die Thomas Tillings Ltd., Einfluß. [Baumann[2]) berichtet, die vier großen Eisenbahnen hätten bis Mai 1931 hierfür zirka 8 Millionen £ ausgeben müssen.] Die Linien der genannten Gesellschaften und die Bahnen beseitigten gegenseitige ruinöse Konkurrenz und setzten ihre Mittel in mustergültiger Zusammenarbeit an geeigneter Stelle ein. Mit vielen anderen Kraftwagenunternehmungen wurden ähnliche günstige Verträge abgeschlossen. Zahlreiche Eisenbahnlinien und Bahnhöfe wurden für den unzureichenden Personenverkehr geschlossen und Autolinien besorgen nunmehr den Dienst.

b) Englischer Güterverkehr.

Im Güterverkehr hatten die Bahnen einen schwierigen Stand. Wie überall, befördert der Kraftwagen zu Tarifen nach Gewicht und Entfernung unter Berücksichtigung des Volumens der Güter (Sperrigkeit). Der Stückgutverkehr überwiegt, und zwar durch die geographische Situation bedingt auf kurzen Strecken (60 bis 70 km). Hier ist der Kraftwagen besonders leistungsfähig, denn nicht nur kurze Strecken sind zu überwinden, sondern auch der Transport von „Tür zu Tür" ist bei diesen Gütern von größter Wichtigkeit. Da Tarifunterbietungen, wie erwähnt, nicht auf die Dauer zum Ziele führen konnten, — über 90% aller Güter wurden zu Ausnahmetarifen und Ausnahme-Ausnahmetarifen, „exceptionel-exceptionel-rates", befördert[3]), fand man eine teilweise Lösung durch Einführung des Behälterverkehrs (Container) auf den Bahnen. Ihm, der „Brücke zwischen Eisenbahn und Kraftwagen",[4]) wurde in England besondere Pflege zuteil; er steht dort auf hoher Stufe. Die Ladefähigkeit ist in England auf 2, 2½ und 4 Tonnen typisiert worden. Spezialfabriken liefern Behälter zum Preise von 600 bis 860 RM. pro Stück.[5])

In den Behältern, die auf telefonische Anforderung hin in wenigen Stunden überall von den Bahnen zugestellt und abgeholt werden, wird das zu befördernde Gut vom Auflieferer (Absender) untergebracht, Spezialbehälter für Flaschen, Konservendosen, Fahrräder usw. sind

---

[1]) Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931, S. 425.
[2]) Die Reichsbahn, Heft 27, v. 1. VIII. 1931, S. 629.
[3]) Homberger: Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den engl. Eisenbahnen, Berlin 1928, S. 17.
[4]) Wohl im Wirtschaftsheft 8 der Frankfurter Zeitung v. 1932.
[5]) Die Reichsbahn, Heft 27, v. 1931, S. 623.

vorhanden. Die Bahn hebt den Behälter — z. T. mit Spezialkranen — vom Zubringerfahrzeug direkt in den Güterwaggon. Am Ankunftsort der Sendung wird der Behälter auf ein der Bahn gehöriges Lastauto oder Pferdefuhrwerk umgeladen und dem Empfänger ins Haus zugestellt. Die gattungsmäßige Zahl der im Behälter zur Beförderung gelangenden Güter steigt: Vom gesamten Stückgutverkehr der LMSR[1]) waren es:

1929	0,93	v. Hundert
1930	1,41	„

Der Behälterverkehr, dessen Wichtigkeit für alle Bahnen die Internationale Handelskammer erkannte (sie erließ 1929 ein besonderes Preisausschreiben zur technischen Förderung des Behälterbaues) hat dem Kraftwagen voraus, daß der Behälter in Baulichkeiten (Magazinen, Werkstätten usw.) gefüllt und entladen werden kann. Er verringert daher z. B. das Bruchrisiko beim Transport empfindlicher Güter und ermöglicht fachmännische, sorgfältige Verpackung und ebensolche Behandlung beim Empfang.

Vielfach wird von der für die Eisenbahnen günstigen Wirkung des Behälterverkehrs berichtet. Es gelang nicht nur gefährdeten Verkehrsbesitz zu schützen, sondern oftmals war es auch möglich, bereits abgewanderten Verkehr zur Schiene zurückzugewinnen. Besonders der Gefrierfleischverkehr auf der ungefähr 150 km langen Strecke Southampton-London, der fast zur Gänze vom Kraftwagen gewonnen wurde, fiel wieder an die Southern Railway zurück.[2])

Der Behälterverkehr im Übersee-Transport prosperiert. Verschiedene Reedereien verfügen z. B. über eigene Spezialbehälter für Porzellan, Textilien usw. und berechnen auch beim Schifftransport nicht das Gewicht des Behälters.

Der Verfasser hat bei der London Midland and Scottish Railway über den englischen Containerverkehr folgende Erhebungen angestellt:

Frage I:	Antwort:
In welcher Weise berechnen die englischen Eisenbahnen die Fracht bei Container-Verladung?	Die Fracht wird von dem Nettogewicht der verladenen Ware berechnet und es wird für die Benutzung des Containers ein Zuschlag erhoben, der in jedem Falle einen bestimmten Prozentsatz der Fracht darstellt. Die Basis der Frachtberechnung ist zwar zunächst der von den Bahnen veröffentlichte Tarif; in einer sehr großen Anzahl von Fällen indessen

[1]) Die Reichsbahn, Heft 27, v. 1931, S. 623.

[2]) Sherrington: Kraftwagenwettbewerb und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen in England, Verkehrstechnische Woche, Heft 5 v. 1929.

werden zwischen Verfrachter und Eisenbahn Spezial- oder Ausnahmetarife vereinbart. Die festgesetzten prozentualen Zuschläge für die Benutzung der Containers hingegen unterliegen keiner Verhandlungsmöglichkeit. Sie werden von dem Railway Clearing House in London[1]) festgesetzt.

Frage II:
Wodurch hat der Container-Verkehr in England einen immer steigenden Erfolg gehabt. Ist dies auf Propaganda zurückzuführen?

Antwort:
Die Containers werden von dem verfrachtenden Publikum als eine derartige Bequemlichkeit angesehen, daß die Nachfrage eine immer größere geworden ist. Die Containers haben sich dadurch, daß sie die Verpackung und die Kosten von Packkisten und deren Retournierung ersparen, dem Publikum sozusagen von selbst empfohlen.

Frage III:
Haben die Containers der Landstraße einen wesentlichen Verkehr entzogen und ihn der Bahn zurückgebracht?

Antwort:
Ja. Die frühere Unbequemlichkeit des Transportes der Ware vom Hause des Absenders zur Station und umgekehrt von der Empfangsstation bis zum Hause des Empfängers und die Behandlung des Gutes Stück für Stück, wie sie früher üblich war, wird durch die Gestellung von Containers vermieden und haben der Bahn Transporte zurückgebracht, die ihr verlorengegangen waren.

Frage IV:
Kann ein Verfrachter zu jeder Zeit, jede gewünschte Anzahl und jede gewünschte Type von Behältern auf Anfordern gestellt bekommen?

Antwort:
Ja.

Frage V:
Wie geschieht das Auf- und Abladen der Containers beim Verfrachter, bzw. beim Empfänger?

Antwort:
Der Container wird dem Verfrachter auf einem der Eisenbahn gehörigen Rollwagen vor das Haus gestellt und wird vom Verfrachter auf dem Rollwagen beladen. In gleicher Weise geht die entsprechende Operation beim Empfänger vor sich.

Frage VI:
Gibt es Rollwagen, die mit Winden ausgestattet sind und einen beladenen Container bei einem Absender, resp. Empfänger mit eigener Kraft auf- bzw. abladen können?

Antwort:
Nein. Ein beladener Container könnte nur dann beim Verfrachter, resp. Empfänger auf- bzw. abgeladen werden, wenn deren Empfangsräume mit entsprechenden Hebewerkzeugen ausgerüstet wären.

[1]) Eine Zentralstelle für den Verrechnungsverkehr der englischen Bahnen, die alljährlich auch den Eisenbahnverkehr betreffende statistische Zahlen veröffentlicht („Railway-Year-Book").

Frage VII:
Wird für das Anrollen des leeren Containers zum Verfrachter, bzw. für das Zurückholen des leeren Containers vom Empfänger eine besondere Gebühr erhoben?

Antwort:
Nein. Soweit die Raten c und d Raten sind (d. h. solche Raten, in denen das Rollgeld zur Bahn, bzw. das Rollgeld von der Bahn enthalten ist), wird keinerlei Gebühr für Rollgeld erhoben.

Frage VIII:
Wird eine besondere Gebühr erhoben, wenn die Verladung des dem Absender, bzw. dem Empfänger bereitgestellten Containers für eine gewisse Zeit hinaus verzögert wird?

Antwort:
Es wird in diesem Falle eine Gebühr erhoben (die demmurage charge).

Dem Gedanken des „Services" wird in England in hohem Maße gedient. Jede mögliche Bequemlichkeit soll dem Verfrachter geboten werden. Neuestens hat z. B. eine englische Eisenbahngesellschaft sich im Wettbewerb gegen den Kraftwagen entschlossen, sogar Übersiedlungen von Haushalten und Industriebetrieben, unter gleichzeitiger Adaptierung der neuen Räume, durchzuführen.[1])

Eine weitere Maßnahme der Bahnen stellte der Sammellagerverkehr[2]) dar. Er ermöglicht allen Verfrachtern gegen Erstattung eines kleinen Lagergeldes die Benutzung der Eisenbahnlagerräume. Hierdurch werden dem Einzelhändler die Kosten der Vorhaltung eigener Lager erspart, denn er kann die zu liefernden Waren jederzeit schnell vom Sammellager abrufen. Es besteht ferner die Möglichkeit, sich die Tarifvorteile des Wagenladungsverkehrs zu sichern.

Die L. M. & S. R. hat in den letzten 3—4 Jahren etwa 30 fahrbare Lagerhäuser eingerichtet, die sie auf Bahnhöfen, wo es an Räumen fehlt, aufgestellt hat. Es sind dies Gepäck- und Personenwagen, die nicht mehr zum Einstellen in die Züge geeignet sind. Die Beschriftung der Wagen deutet auf ihren Zweck hin. Eine englische Molkerei läßt ihre Milch in mit Glas ausgekleidete Kesselwagen (rund neun Kubikmeter Inhalt) von ungefähr 200 km Entfernung her nach London anfahren. Die Entleerung der Wagen, die unter Verwendung von Druckluft vor sich geht, dauert ungefähr ½ Stunde. Diese Art der Milchbeförderung hat sich als zuverlässiger und pünktlicher als die Straßenbeförderung ergeben; auch kommt die Milch besser temperiert und einwandfreier an, als die in den Kannen abgefüllte. Das Füllen,

[1]) Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Heft 38, v. 22. IX. 1932, S. 810.

[2]) Sherrington: Kraftwagenwettbewerb und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen in England, Verkehrstechnische Woche, Heft 5, v. 1929.

Laden, Umladen, und Entladen von Kannen, sowie das Entleeren derselben erfordert mehr Arbeitskräfte als der Kesselwagen-Transport.[1])

Im Interesse des Wettbewerbs zum Kraftwagen sind die englischen Eisenbahnen bemüht, ihren Güterverkehr zu beschleunigen. Ihr Bestreben geht unter anderem dahin, Güter, die nachmittags aufgeliefert werden, allgemein am nächsten Morgen an den Empfänger auszuliefern. Bei der Größe des Landes ist das auch in den meisten Fällen möglich, wenn es sich nicht gerade um eine Sendung von der Südküste nach dem Norden von Schottland handelt. Als der schnellste Güterzug gilt ein Stückgüterzug der London-Nordost-Eisenbahn, der London um 15,40 Uhr verläßt und sein 714 km entferntes Ziel Glasgow in 13 Stunden 35 Minuten erreicht. Aufenthalte nehmen 2 Stunden 10 Minuten in Anspruch, so daß die reine Fahrzeit 11 Stunden 10 Minuten und die mittlere Fahrgeschwindigkeit 64 km beträgt. Eine 180 km lange Teilstrecke legt der Zug ohne Zwischenaufenthalt mit 70 km Durchschnittsgeschwindigkeit zurück. Er besteht dabei aus 50 Wagen, allerdings, wie es in England noch üblich ist, von geringer Größe. Ein anderer Güterzug legt die 307,5 km lange Strecke London-Liverpool im Netz der London, Midland und Schottischen Eisenbahn ohne Zwischenaufenthalt mit fast 63 km Durchschnittsgeschwindigkeit zurück.[2])

Über den Umfang der Abwanderung des Güterverkehrs zum Lastkraftwagen berichtet eine Besprechung der Arbeit von Rokeling,[3]) der für das Jahr 1927 einen mengenmäßigen Verlust von zirka 13,3 Millionen Tonnen errechnet, was einem Mindererlös von zirka 3,65 Millionen Pfund entspricht. Im englischen Unterhause ist nach deutschen Pressebe richten[4]) für die Jahre 1927/1928 der Einnahmeausfall der Bahnen, verursacht durch den Lastkraftverkehr, auf cirka 5 Millionen Pfund geschätzt worden.

c) Der Kraftwagenverkehr.

Englands Kraftwagenverkehr kamen die gleichen wirtschaftsgeographischen Vorteile zugute, wie der Bahn. Zahlreiche Häfen, verhältnismäßig kurze Transportstrecken und — besonders in den Industrie-

---

[1]) Zeitung des Vereins Mitteleurop. Eisenbahnverwaltungen, Nr. 48, v. 1. XII. 1932.

[2]) Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Nr. 3, v. 19. I. 1933, S. 75.

[3]) Sherrington: Kraftwagenwettbewerb und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen in England, Verkehrstechnische Woche, Heft 5, v. 1929.

[4]) Deutsche Allgemeine Zeitung, Berlin, Nr. 104, v. 1. III. 1929.

bezirken — eine dichte Bevölkerung. Ein schon von der Vorkriegszeit herrührender Stock qualitativ und quantitativ leistungsfähiger Autofabriken und eines der besten Straßennetze der Welt waren dem Kraftwagenverkehr überdies förderlich.

Die Tarife des Kraftwagens auf den mit der Bahn im Personenverkehr konkurrierenden Strecken bewegen sich durchwegs unter dem Eisenbahntarif III. Klasse, doch ist die Transportgeschwindigkeit der der Bahnen unterlegen. Der Omnibuslinienverkehr vollzieht sich im Durchschnitt zu Preisen von 6—8 Rpf. pro km.[1]) Über den Autobusverkehr in England wäre zu sagen,[2]) daß Höchstgeschwindigkeiten von zirka 45 h/km den Bahnleistungen zirka 130 h/km gegenüberstehen. Ein interessantes Bild gibt die Zusammenstellung der Fahrzeiten[3]) der mit der LM & SR verbündeten Omnibuslinie auf den gleichen Strecken; hier ergibt sich, daß der Omnibus zur Bewältigung der gleichen Linien, trotz des etwas längeren Schienenweges 114 Stunden 10 Minuten gegen 63 Stunden 37 Minuten Eisenbahnfahrt benötigt, also 50 Stunden 33 Minuten mehr braucht, d. i. in Prozenten ausgedrückt zirka 78% Zeitverlust. Ob die Fahrpreise — die Eisenbahn ist in der 3. Klasse bei einfacher Fahrt zirka 38%, bei Tour-Retourfahrt zirka 8% teurer — hierfür ein Äquivalent bieten, entscheidet allein die Dringlichkeit der Reise.

Auch in England haben die Straßenunterhaltungspflichtigen den Großteil der Lasten zu tragen. Der Straßenbau Englands wird von den Städten und Grafschaften, sowie von öffentlich-rechtlichen, zur Abgabenerhebung befugten Zweckverbänden, den „public trusts", getragen.[4]) Dem Problem der Straße widmete man in England ganz objektive, vorzügliche Studien, die im „Report of the Conference on rail and road transport",[5]) als „Salterbericht" bekannt, niedergelegt wurden.

Der ansteigende Autoverkehr macht auch in England erhöhte Aufwendungen für die Straße notwendig. Die bereits erwähnte Konferenz für die Schienen- und Straßentransporte hatte die Aufgabe, drei Punkte zu klären:

a) die anfallenden Straßenkosten mit Bezug auf die Beiträge der verschiedenen Klassen der mechanisch bewegten Fahrzeuge zu errechnen;

---

[1]) v. Heder: Die Konkurrenzfähigkeit der Kraftwagen und Kraftwagenlinien gegen Eisenbahn und Kleinbahn, Berlin 1931, S. 145.

[2]) Der Motor, Aprilheft 1929, S. 53ff.

[3]) Baumann in „Reichsbahn", Heft 27, v. 1. VII. 1931, S. 632ff.

[4]) Wiedenfeld: Transportwesen, Grundriß der Sozialökonomik, Bd. V/III, Tübingen 1930, S. 109.

[5]) Vom Ministry of Transport, London, 29. VII. 1932, herausgegeben.

b) Art und Umfang der Kontrollen, die in Anbetracht der modernen wirtschaftlichen Entwicklung auf den Güterverkehr mittels Straßen oder Schienen gelegt werden müßten und

c) ganz allgemein Maßnahmen vorzuschlagen, die geeignet sind, diese beiden Teile des Verkehrswesens zu fördern, so daß sie in den Stand gesetzt werden, unter passenden Bedingungen sowohl Handel als auch Industrie zu nützen.

Im ganzen genommen bestand die Aufgabe also darin, eine geeignete Basis des Wettbewerbs festzustellen, die eine bessere Teilung der Funktionen zwischen Straßen- und Schienentransport von Gütern gewährleistet.[1])

Die Salterkommission bemühte sich, ein System aufzustellen, das der Schiene und der Straße gerecht wird, das die Interessen beider weder benachteiligen noch vernachlässigen wollte. Heute werden die Straßen vorwiegend von Motorfahrzeugen benutzt; jeder andere Gebrauch steht, obwohl nicht unwichtig, an zweiter Stelle. Es gab 1932 etwa

1,000.000 private Kraftwagen
627.000 Motorräder
364.000 Lastkraftwagen
87.000 Taxen, Omnibusse und Personenkraftwagen

in Großbritannien.[2])

Die statistischen Feststellungen[3]) zeigen folgendes Bild:

Jahr	Gesamtbestand	davon Personenwagen	davon Lastwagen und Omnibusse
1928	1,187.000	899.000	288.000
1929	1,309.000	998.000	311.000
1930	1,447.000	1,100.000	347.000
1931	1,506.000	1,157.000	349.000

Neue Kraftwagen wurden in Großbritannien zugelassen:

Jahr	Personenwagen	Lastkraftwagen
1929	176.118	53.515
1930	165.576	51.684
1931	147.365	51.389

[1]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 6.

[2]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 7.

[3]) Reichsverband der Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1931, 5. Aufl., Berlin 1932, S. 120 und 121.

Diese Entwicklung wird nur in den Vereinigten Staaten, sowie auf den Kopf der Bevölkerung gerechnet in den Dominions und einigen kleineren Ländern Europas übertroffen. Sie ist unerreicht von allen großen Staaten Europas, ausgenommen Frankreich; und in keinem Land der Welt ist die Zahl der Motorwagen so groß auf den Flächeninhalt gerechnet, wie in Großbritannien. Diese neuen Fahrzeuge haben das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben des Landes verwandelt.

Das Straßensystem des Landes hat sich verändert, um der neuen Form des Verkehrs zu entsprechen. Die Ausgaben für Straßenbau und -unterhalt betragen jetzt etwa 60 Millionen Pfund im Jahr.[1]) Vor dem Kriege betrugen die genannten Ausgaben zirka 12 Millionen Pfund.

Es gibt heute 176.791 Meilen Straßen in Großbritannien.
Hiervon sind . . . . . 42.995 Meilen klassifiziert
(26.513 Meilen I. Klasse
16.482 „ II. „)
und . . . . . 133.796 Meilen unklassifiziert.[2])

Die Benutzer englischer Straßen zahlen bestimmte Abgaben in Form von Konzessionsgebühren und Benzinsteuer. Die Einnahmen aus diesen für alle Klassen der Kraftwagen zusammengenommen, gleichen die laufenden Ausgaben für die Straßen aus. Der Handels-Straßenverkehr ist weit davon entfernt, diese gesamten Kosten zu tragen; dies wäre auch ungerechtfertigt, denn er befindet sich nicht in der Lage, als wenn er sich auf seine eigene Kosten ein besonderes Straßensystem gebaut hätte, das ausschließlich ihm zur Verfügung stände.[3]) Hierzu wird im „Report" weiter bemerkt, daß die Vertreter der Eisenbahn nicht mehr verlangen, als daß der Kraftwagen-Güterverkehr seinen gerechten Anteil an den Straßenkosten bezahlt. Sie verlangen nicht, daß durch zwangsweise Besteuerung über diese Grenze hinaus, die nicht im öffentlichen Interesse liegt, der Güterverkehr zu den Eisenbahnen zurückgezwungen wird, den sie nicht mehr so bequem oder billig ausführen können. Sie verlangen nicht, daß eine Art des Transports künstlich erhalten bleibt, die durch die neue Form des Verkehrs veraltet oder unwirtschaftlich geworden ist. Mit anderen Worten, sie verlangen keine Handlung, die versuchen würde, eine andere

[1]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 8.

[2]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 8, Pkt. 17.

[3]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 10, Pkt. 24.

Teilung der Funktionen herbeizuführen, als sie vorhanden wäre, wenn eine einzige Verwaltung ohne Teilung der finanziellen Interessen allein darauf bedacht wäre, die Interessen des Publikums durch den bequemsten und wirtschaftlichsten Transport zu wahren. Eine solche Verwaltung müßte natürlich auch das Vorhandensein einer Ausrüstung berücksichtigen, die abgenutzt wird; sie müßte auch daran denken, daß viele Dienste des Straßenverkehrs ihrerseits von dem dauernden Bestehen eines Eisenbahnsystems abhängig sind.[1])

Die Benzinsteuer beträgt 8 d pro Gallone. Der Gegenwartsertrag aus Gebühren und Benzinsteuer beläuft sich auf zirka 21 Millionen Pfund im Jahr.[2]) Mittels Dampf, Elektrizität und Brennöl betriebene Fahrzeuge, ganz gleich mit welchem Gewicht und über welche Strecke sie fahren und obwohl sie zweifellos gleichfalls für eine gewisse Abnutzung verantwortlich sind, entgehen der Benzin-Abgabe ganz und gar. Eine Ungleichheit entstand auch dadurch, daß die gegenwärtige Skala der Konzessionsgebühren festgesetzt wurde, bevor der schwerste Typ von Lastkraftwagen in nennenswerter Anzahl entwickelt wurde. Die Skala steigt mit zunehmenden Gewicht an, sie hört aber jetzt bei 5-t-Wagen auf. Ein 10-t-Wagen zahlt nicht mehr Abgaben als ein 5-t-Wagen. Für eine gerechte Aufteilung der Straßenbau-Anteile wurden der Konferenz drei Wege vorgeschlagen:

1. Tonnen-Geschwindigkeit.

Es wurde vorgeschlagen, die Gebühr für jede Fahrzeugklasse mit Hilfe eines Index zu bestimmen, der errechnet wird, indem man den Tonneninhalt des Fahrzeugs mit seiner normalen Geschwindigkeit je Stunde multipliziert. Hierfür nahm man die Höchstgeschwindigkeit an, wo eine solche festgesetzt ist. Für Privatkraftwagen und Motorräder, für die eine Geschwindigkeitsgrenze nicht festgelegt ist, eine Geschwindigkeit von 35 Meilen je Stunde. So schreibt der Salterbericht,[3]) daß eine Geschwindigkeit von 30 Meilen für öffentliche Fahrzeuge und die leichteren Lastkraftwagen, von 20 Meilen für die schweren Lastkraftwagen und noch niedrigere Grenzen für bestimmte andere Klassen von Fahrzeugen festgesetzt sind. Man habe nicht finden können, daß die größere Geschwindigkeit von Privatkraftwagen (wenn man gleiches Gewicht und gleiche Entfernung annimmt) eine größere Abnutzung

[1]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 13, Pkt. 35.

[2]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 22, Pkt. 75 u. 76.

[3]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 20, Pkt. 65.

der Straßen herbeiführt als die herabgesetzte Geschwindigkeit der schweren Lastkraftwagen, obwohl hohe Geschwindigkeit Leib und Leben gefährdet und durch Konzentration zu gewissen Tages- und Jahreszeiten zweifellos Erweiterung und Verbreiterung der Straßen erfordert. Man habe festgestellt, obwohl dies mehr auf Urteilfindung als auf genaue Berechnung beruht, daß die schwereren Klassen einige Extraausgaben im Straßenbau- und -unterhalt erfordern und einige Extraabnutzungen, die höher sind, als für den Durchgang kleinerer Einheiten auf dieselbe Entfernung und für dasselbe Gewicht.

2. Benzinverbrauch.

Ein anderer Vorschlag fußte hauptsächlich auf dem Benzinverbrauch und den Benzinsteuern. Etwa 80% der insgesamt zu verteilenden Kosten sollten durch die Abgabe von 1 Schilling je Gallone Benzin hereinkommen. Die restlichen 20% sollten durch Konzessionsgebühren aufgebracht werden.

3. Tonne je Meile.

Das dritte Prinzip, das man als Grundlage für die Verteilung der Straßenkosten ansah, ist die „Tonnenmeile" der verschiedenen Klassen von Fahrzeugen. Dieses Prinzip nimmt die durchschnittliche Anzahl der geladenen Tonnen der Fahrzeuge einer Klasse, multipliziert sie mit der geschätzten Anzahl Meilen, die das Fahrzeug in einem Jahr zurücklegen dürfte und verteilt die gesamten 60 Millionen Pfund diesem Resultat entsprechend.

Die Konferenz wählte andere als die vorgeschlagenen Wege. Sie hat die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung genommen, das durchschnittlich geladene Gewicht und das verbrauchte Benzin, dies mit der genau bekannten Anzahl der Fahrzeuge kombiniert und so die Verteilung der 60 Millionen Pfund ausgearbeitet.

Das System der Festsetzung, das gefunden wurde, fußt also auf der Tonnenmeile und dem Benzinverbrauch. Das Resultat der Berechnungen ergab eine Aufteilung der augenblicklichen Lasten wie folgt:[1])

£ 23.847.554.—/— auf den Kraftwagen-Güterverkehr,
£ 36.152.446.—/— auf alle anderen mechanisch bewegten Fahrzeuge. (Privatkraftwagen, Motorräder, Personenkraftwagen, Omnibusse, Taxen usw.)

Die Konferenz nahm an, daß die festgesetzte Verteilung der Straßenkosten eine Grundlage für den gerechten Wettbewerb zwischen Landstraße und Schiene darstellt und für einen Zeitraum von fünf Jahren

[1]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 22, Pkt. 74 u. 76.

gelten sollte. Auch wenn die jährlichen Ausgaben von einem Jahr zum anderen sich ändern. Hinsichtlich der notwendigen Kontrolle und dem Genehmigungszwang für den Güterkraftverkehr, fand die Konferenz eine gewisse Kontrolle für den Gütertransport notwendig.[1]) Die Genehmigungen zum Verkehr sollen nicht nur davon abhängig sein, daß die Abgaben zu den jährlichen Straßenkosten für die betreffenden Wagen gezahlt werden, sondern auch von der Einhaltung gewisser Voraussetzungen (gerechter Lohn und geeignete Beförderungsbedingungen) und der Erhaltung der Wagen in brauchbarem Zustand. Zu dem vorgeschlagenen Genehmigungssystem berichtet die Konferenz:[2]) „Viel schwieriger ist die Frage, ob dieses Genehmigungssystem die Überfüllung und die ungezügelte Konkurrenz im Beförderungswesen bekämpfen wird. Diese Übel bestehen zweifellos, selbst wenn sie auch durch die von uns vorgeschlagenen Änderungen in den Straßenkosten vermindert werden mögen. Sie werden doch dadurch nicht ganz beseitigt werden. Heute hat jeder das Recht, in das Speditionswesen einzutreten ohne Rücksicht auf die bestehende Überfüllung der Straßen. Er kann seinen Wagen auf Abzahlung kaufen und kommt oft in die Lage, um sein Vorwärtskommen zu erreichen, Gebühren anzubieten, die vollständig unlohnend sind und notwendigerweise zum Bankrott führen müssen, der indessen keineswegs andere abschreckt, denselben Weg zu gehen. Diese unbegrenzte Freiheit ist dem Beförderungswesen sehr unangenehm. Andererseits bedroht uns das Übel eines Zwangssystems, das Handel und Industrie daran hindert, die Beförderungsart zu suchen, die am besten und zu den niedrigsten Preisen für sie geeignet ist. Jede Beförderungsart muß sich den wechselnden Bedürfnissen der Wirtschaft anpassen können und jedes System, das diese Anpassung erschwert, würde offensichtlich gegen das öffentliche Interesse verstoßen."

In diesen Sätzen werden die Situation des englischen Güterkraftverkehrs und die Wünsche der englischen Wirtschaft mit unverhüllter, objektiver Klarheit dargelegt.

Siebzig Prozent der Lastkraftwagen werden von Selbstbeförderen verwendet. Sowohl Transportunternehmer wie selbstverladende Firmen sollen der Kontrolle unterworfen werden. Für die Spediteure muß die Behörde, die die Genehmigungen erteilt, auf jede Überfüllung im Transportwesen achten, die dadurch entstehen könnte, daß auch gegen das öffentliche Interesse alle nachgesuchten Genehmigungen er-

[1]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 32, Pkt. 99.

[2]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 32, Pkt. 100.

teilt würden. Jede Beschränkung der freien Entwicklung des Beförderungswesens muß aber mit großer Vorsicht angewandt werden.[1])

Die Gründung von Bezirks-Lizenzbehörden, gegen deren Entscheidungen ein Berufungsrecht eingeräumt wird, ist vorgeschlagen worden.[2]) Die Genehmigung möge versagt werden bei jeder Überschreitung der für den öffentlichen Bedarf nötigen Transportmöglichkeiten und angesichts jeder augenblicklichen und zukünftigen Überfüllung oder Überbelastung der Straßen. Die konzessionierende Behörde soll überdies ermächtigt sein, etwaige Beschuldigungen zu untersuchen, die im Laufe des vergangenen Jahres gegen den Antragsteller oder seine Angestellten mit Bezug auf Verstöße seiner Kraftwagentransporte erhoben worden sind. Sie kann auch die Ursachen seines eventuellen Bankrotts untersuchen.

Die Werkverkehrslizenzen „Lokal Licensing Authorities" berechtigen zu einem Verkehr, der auf zehn Meilen im Umkreis des Geschäftsortes beschränkt wird.[3])

Außer dem allgemeinen Lizenz- und Kontrollsystem wurde weiters vorgeschlagen:[4])

1. eine genaue Aufzeichnung aller Reisen zu führen;
2. die Veröffentlichung der Tarife und
3. der Ausschluß bestimmter Kraftwagen von gewissen Wegen.

Zur Teilung der Aufgaben berichtete die Konferenz,[5]) daß es nicht im nationalen Interesse liegt, den Großgüterverkehr zugunsten der Straße noch weiter von den Eisenbahnen abzuziehen. Sie empfiehlt in Übereinstimmung aller Teilnehmer, daß der Verkehrsminister Vollmachten erhält, zu verbieten, daß bestimmte Verkehrsklassen in Zukunft auf die Straße übergehen, die sich der Schiene bedienen und sowohl nach Art der Waren wie der Entfernung für den Transport mittels Straße ungeeignet sind. Es sei ein Zentralberatungsausschuß „Central Advisory Committee" zu schaffen, der alle einschlägigen Fragen prüft. Das Werk der Konferenz schließt mit der Feststellung, daß man keine

---

[1]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 33, Pkt. 107.

[2]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 36, Pkt. 111, F.

[3]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 36, Pkt. 111, E.

[4]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 37f., Pkt. 113—120.

[5]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 38, Pkt. 124.

unelastische Methode der Kontrolle vorgeschlagen habe, die sich den wechselnden Bedingungen und Bedürfnissen nicht anpassen könnte.[1])

Diese letztere Feststellung ist besonders anerkennenswert, daß sie ein großes Verständnis für die Dynamik der Wirtschaft zeigt, Man will offensichtlich eine straffe Reglementierung vermeiden, um die Entwicklung durch keine unproduktiven Maßnahmen zu hemmen. Man hat in England aus der Entstehung des Eisenbahnverkehrs gelernt und vermeidet die Fehler, die früher dortselbst begangen wurden.

Die Vorschläge des Salterberichts sind noch nicht verwertet worden. Es besteht aber nach englischen Presseberichten[2]) kein Zweifel, daß die Anregungen der Konferenz in Gesetzen Ausdruck finden werden.

Zum Salterbericht nahm Norman A. Hardie auf dem Internationalen Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft in Berlin (1933) in einem Referat Stellung. Er führte aus, daß das Kraftwagenbesteuerungssystem nicht reformbedürftig sei. Die Regulierung und Konzessionierung sei von einem Großteil der englischen Unternehmer, besonders den seriösen, begrüßt worden, denn diese sind prinzipiell gegen ruinöse Preisunterbietungen eingestellt. Eine allerdings nicht zu unterschätzende Gefahr besteht darin, daß ein Konzessionssystem es bewirken könne, daß die Entwicklung des Kraftverkehrs stehen bleibe. Tarife auf Selbstkostenbasis aufgebaut, sichern wohl die Existenz des einzelnen Unternehmers; es könnte aber dahin kommen, daß die Unternehmer von den großen Eisenbahnen oder Kraftverkehrsgesellschaften aufgekauft werden, also das Schicksal vieler Omnibusgesellschaften teilen, das heißt die Selbständigkeit verlieren. Den Stillstand der Entwicklung fürchten naturgemäß die englischen Motorenfabriken. Der Vorschlag des Salterberichts, daß der Verkehrsminister entscheiden möge, welche Transporte prinzipiell der Straße und welche der Schiene zugeteilt werden sollen, hat Bedenken von der Kraftverkehrsseite erzeugt. Die Kritik Hardies richtete sich im Wesentlichen gegen die im Bericht errechneten Straßenkosten, die er als zu hoch annahm. In den jährlichen 60 Millionen Pfund seien Sonderaufwendungen aus Anlaß der Arbeitsbeschaffung enthalten. 50 Millionen Pfund wären das Maximum normalen Bedarfs. Auch gegen die Auffassung wandte er sich, daß die Straße einseitig dem Kraftwagenverkehr als ein Vermächtnis aus der Vergangenheit „Legacy from the Past"[3]) zugute komme.

---

[1]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 41, Pkt. 136.

[2]) Vgl. L. B. O. Heilbrun im Liverpool Journal of Commerce, v. 30. IX. 1932.

[3]) Report of the Conference on Rail and Road Transport, London, 29. VII. 1932, S. 16, Pkt. 48.

England wünscht die Transportmittel in gegenseitiger Ergänzung und Mitarbeit eingesetzt zu sehen und eine Verwendung von Verkehrsmitteln über den Bedarf zu verhindern. Man will wohl eine Konkurrenz der Straße und Schiene gegeneinander; aber hierbei ein „fair play" durch gerechte Regelung der Wettbewerbsgrundlage.

Schon heute ist das Kraftverkehrswesen Großbritanniens derart entwickelt, daß die Kraftverkehrswirtschaft in weitestem Sinne, d. h. einschließlich Straßenbau- und Unterhaltung, ein viel bedeutenderer Arbeitgeber ist als die Eisenbahn und ihre Nebenbetriebe; wahrscheinlich sind Straßenbau- und Kraftverkehrsindustrie heute die bedeutendsten Unternehmungen Englands geworden.[1])

In den Vereinigten Staaten von Amerika war die Entwicklung des modernen Verkehrswesens folgende:

In den Dreißigerjahren des vergangenen Jahrhunderts begann eine starke Kanalbautätigkeit und entlang der Kanallinien ließen sich die Industrien nieder. Auch in Amerika beschleunigte der um 1840 einsetzende Eisenbahnbau die industrielle Entwicklung. Die Frachtsätze sanken von 8 c auf 1 c pro t/km.[2]) Der Eisenbahnbau, der infolge großer Landschenkungen und sonstiger öffentlicher Förderung billiger als der Kanalbau war, absorbierte fast alles verfügbare Kapital. Amerikas Eisenbahnwesen war ursprünglich einer wilden Freiheit überlassen;[3]) einzig der Gedanke nach einem schnellen, großen Profit war die Triebfeder. Es war klar, daß die Qualität der Bauten unter dieser Tendenz litt.[4]) [5]) Die öffentlichen Linienkonzessionen „Charters" waren ohne weiteres erhältlich. Auch heute steht in der Regel keine Schwierigkeit zur Erlangung einer Eisenbahnkonzession. Es genügt eine Eintragung ins Register[6]). Die Folge dieses allgemeinen Bahnbaus — mehrere Paralell-Linien wurden angelegt — waren wüste Konkurrenzkämpfe, schwerste Verluste und große Krisen (1873, 1883, 1893/94)[7]). Schon vor dem Bürgerkrieg setzte, um die Leistungs- und Ertragsfähigkeit zu steigern und die Konkurrenz auszuschalten die Fusion der Bahnen

---

[1]) Referat Lieut. Col. Hacking, London, Internat. Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft, Berlin 1933.

[2]) H. U. Faulkner: Amerikanische Wirtschaftsgeschichte, herausgegeben von Polog, Dresden 1929, Bd. I, S. 379.

[3]) Sax: Die Eisenbahnen, Berlin 1922, S. 13.

[4]) Jul. Hirsch: Das amerikanische Wirtschaftswunder, Berlin 1926, S. 138f.

[5]) Schönemann: Die Vereinigten Staaten von Amerika, Stuttgart 1932, Bd. II, S. 332.

[6]) Der Große Brockhaus, 15. Aufl., Leipzig 1930, Bd. V, S. 357.

[7]) Sax: Die Eisenbahnen, Berlin 1932, S. 14. u. 15.

ein, Vanderbilt vereinigte 1853 elf kleinere Bahnen, die den Verkehr zwischen Buffallo und Albany nur ungenügend versahen, zur „New York Central"; zwischen 1855 und 1858 gliederte er ihr dann noch weitere fünf Bahnen an.[1]) Zwischen 1876 und 1894 gelangten 593 Bahnen mit 101.000 km Streckenlänge zum Zwangsverkauf; 60% aller amerikanischen Bahnen warfen keinen Ertrag ab.[2]) Die amerikanischen Bahnen kauften die mit ihnen konkurrierenden Kanalunternehmungen nach und nach auf, legten den Betrieb dort still, so daß auch noch heute der größte Teil der amerikanischen Kanäle verwahrlost versandet und für einen modernen Verkehr ungeeignet ist.[3])

Die trustfeindliche amerikanische Gesetzgebung (Zwischenstaatliches Handelsgesetz und das Clayton-Antitrustgesetz v. 1914) wollte vorerst die weitere Konzentrationsbewegung verhindern. Die Bahnen beschritten den bekannten Aus- und Umweg der Bildung von Interessengemeinschaften und machten so die Wirkung der genannten Gesetze illusorisch. In einer Rede am 14. III. 1921 sagte der Senator La Follette im amerikanischen Senat, daß 99 Bahnen I. Klasse mit einer Streckenlänge von 340.015 km, also 82% des nationalen Eisenbahnnetzes, ferner eine Reihe führender Eisenbahnlieferungsfirmen in Interessengemeinschaft arbeiten. Dazu kommt, daß sich verschiedene Großindustrien eigene Bahnen bauten. Ford z. B. besitzt ein eigenes Eisenbahnnetz, um seine Hölzer, Erze und Kohlen heranzuführen.[4]) Schönemann[5]) schreibt, Amerika besaß 1865 bei einem Warentausch von 6 Milliarden Dollar 50.000 km Eisenbahnen, 1925 bei 60 Milliarden Dollar über ½ Million km. Die Entwicklung war umgekehrt wie in Europa, wo der Verkehr dem Bedarf folgte. Die Bahnen Amerikas erschlossen erst die Gebiete westlich des Mississippi der Siedlung und weckten so Bedarf. Amerikas Bundeskongreß schenkte ca. 150 Millionen Acres (607.000 qm[2]) Land den Bahnen und Europa half die Bahnbauten finanzieren. Heute sind Amerikas wichtigste transkontinentale Strecken die

Union und Central Pacific, gebaut 1869, die
Southern Pacific, gebaut 1881, und die
Northern Pacific, gebaut 1883.

---

[1]) H. U. Faulkner: Amerikanische Wirtschaftsgeschichte, Dresden 1929, Bd. II, S. 158.

[2]) Sax: Die Eisenbahnen, Berlin 1922, S. 15.

[3]) Schönemann: Die Vereinigten Staaten von Amerika, Stuttgart 1932, Bd. II, S. 330.

[4]) Sombart: Das Wirtschaftsleben im Zeitalter des Hochkapitalismus, München 1925, 2. Halbband, S. 806.

[5]) Schönemann: Die Vereinigten Staaten von Amerika, Stuttgart 1932, Bd. II, S. 330.

Wenn im Jahre 1931 der Wert der amerikanischen Bahnanlagen auf 22 Milliarden Dollars[1]) geschätzt wurde, so ist diese Summe sehr willkürlich hoch gegriffen (Allerdings schätzte sie 1927 der President's Report[2]) noch auf 27 Milliarden Dollar).

In Amerika erfreuen sich die Eisenbahnaktien keiner großen Beliebtheit; ja man begegnet ihnen wegen der offenbaren „Verwässerung" mit berechtigtem Mißtrauen. Die amerikanische Bundesregierung, die während des Krieges 1927 das gesamte Eisenbahnwesen des Landes „pachtete", verlor bis zur Rückgabe durch den Esch-Cummins-Act[3]) im Jahre 1920 nicht weniger als 1,7 Milliarden Dollar an dem Bahnbetrieb. Der Staat entschädigte die Bahnen für den entgangenen Gewinn, indem er ihnen für sechs Monate Einnahmen in der Höhe der halben, während der Staatsverwaltung bezogenen Pachtsumme garantierte.

Schon vor dem Auftreten des Kraftwagens als Wettbewerber im Transportwesen machte sich der „unsichtbare" Transport fühlbar. „Die Erdgasleitungen, die heute über Strecken von 1000 Meilen und darüber gelegt werden, um die Großstädte mit dem billigen Gase ferner Fundstätten zu versehen, werden den Kohlenverkehr der Bahn sehr viel weitgehender beeinflussen als die Ölleitungen vergangener Jahrzehnte. In der gleichen Richtung wirken die elektrischen Fernleitungen. Die amerikanischen Bahnen sind sich vollkommen klar darüber, daß sie sehr große neue Anstrengungen werden machen müssen, um den Wettbewerb durchhalten zu können; sie wissen, daß das Zeitalter ihrer unbeschränkten Vorherrschaft vorüber ist."[4])

Seit dem Auftreten des Kraftwagens ging das Verkehrsvolumen der amerikanischen Bahnen rapid zurück. Die hohen fixen Kosten brachten auch hier schwere Verluste für die Bahneigentümer. Selbst in den Jahren der Hochkonjunktur war die Lage der Bahnen nicht günstig.

Bonn[5]) berichtet, daß die Zahl der Gesamtmeilen, die die Bahnen gefahren sind, von 1909 auf 1929 nur um 8,8% zugenommen habe, die Passagiermeilen hätten dabei um 34,2% abgenommen.

1920 bis 1930 verloren die nordamerikanischen Eisenbahnen rund ein Drittel ihrer Reisenden und einen noch höheren Anteil des Waren-

---

[1]) Schönemann: Die Vereinigten Staaten von Amerika, Stuttgart 1932, Bd. II, S. 332.

[2]) President's Report 1927, Recent Economic Changes in the United States, S. 272.

[3]) Transportation Act v. 28. II. 1920.

[4]) Bonn: Prosperity, Berlin 1931, S. 89.

[5]) Bonn: Prosperity, Berlin 1931, S. 88.

verkehrs an den Kraftwagen.[1]) Die Frachteinnahmen der amerikanischen Eisenbahnen sind dreimal so hoch wie die aus dem Personenverkehr. Auf je einen beförderten Personenwagen kommen 40 Güterwagen.[2])

Viel Mitschuld an dem überaus starken Verkehrsverlust der Bahnen trägt die Tarifpolitik. Aus Gewinnstreben herrschte seit jeher die Tendenz, die Tarife so hoch zu halten, wie sie der Verkehr gerade noch ertragen konnte. Darunter litten besonders die Kleinverfrachter und die Farmer, die auf die Bahnen angewiesen waren. Die starke Konkurrenz führte andrerseits zu Differenzialtarifen; es entstanden unhaltbare Zustände.[3]) Durch das Bundesgesetz von 1887 „Interstate Commerce Law" versuchte man unter Beachtung gemeinwirtschaftlicher Gesichtspunkte eine durchgreifende Regelung herbeizuführen. In Amerika kommen dessen ungeachtet geheime Tarifabmachungen zwischen den Bahnen und den Großversendern vor,[4]) [5]) obzwar die Frachtsätze von der Interstate Commerce Commission offiziell festgesetzt werden. Diese Kommission ist die Aufsichtsbehörde für das Bahnwesen der U. S. A.

Die Commission hat die Aufgabe, bei der Tariffestsetzung die Interessen der Wirtschaft zu wahren. Sie ist bei ihren Anordnungen von der Annahme ausgegangen, ein Reineinkommen von $5^3/_4\%$ sei zur Verzinsung des von ihr geschätzten Anlagekapitals der Bahnen ausreichend. Dieses bescheidene Einkommen ist in keinem Jahre der Hochkonjunktur von den Eisenbahnen verdient worden. Es hat sich in den Jahren 1923 bis 1929 einschließlich zwischen 4,44% und 5,03% (1927) bewegt. Da 59% des Kapitals auf Obligationen entfallen, deren Verzinsung höchstens $4^3/_4\%$ beansprucht, so hätte der Durchschnittssatz von $5^3/_4\%$ für eine erträgliche Dividendenzahlung auf die verbleibenden 41% Aktien ausgereicht. Da überdies noch im Jahre 1927 30% aller Bahnen dividendenlos blieben, konnten die zahlenden Bahnen eine etwa 7% betragende Dividende ausschütten.[6])

Im Jahre 1932[7]) haben von insgesamt 162 U. S. A.-Eisenbahnkonzernen, die über ein Schienennetz von 242.000 Meilen Länge verfügen, in den ersten acht Monaten nur 32 Gesellschaften die Zinsausgaben verdient. Der Interstate Commerce Commission ist von den

---

[1]) Leitner: Wirtschaftsgeographie, Die Handelshochschule, Bd. IV, Kap. V, S. 786.

[2]) Faulkner: Amerikanische Wirtschaftgeschichte, Dresden 1929, Bd. II, S. 163.

[3]) Sax: Die Eisenbahnen, Berlin 1922, S. 17.

[4]) Findeisen-Großmann: Grundriß der Handelswissenschaft, 16. Aufl., Leipzig 1928, S. 332.

[5]) Faulkner: Amerikanische Wirtschaftsgeschichte, Dresden 1919, Bd. II, S. 177.

[6]) Bonn: Properity, Berlin 1931, S. 89f.

[7]) Berliner Tageblatt, Nr. 588, v. 12. XII. 1932.

Eisenbahnen ein Antrag unterbreitet worden, in welchem die Verlängerung der erhöhten Eisenbahnfrachtsätze auf unbestimmte Zeit gefordert wird; diese sollten ursprünglich mit dem 31. März 1933 außer Kraft gesetzt werden. Ferner wird eine Neuregelung der Kreditgewährung an wirtschaftlich schwache Eisenbahnunternehmungen beantragt. Diese erhielten bisher Kredite aus einem Fonds, der durch Zuschüsse der finanziell gut arbeitenden Eisenbahnen gespeist wurde. Die von den letzteren erzielten Mehreinnahmen sollen künftig nicht mehr zu Darlehenszwecken an hilfsbedürftige Eisenbahnen verwendet werden.

Bei den Bahnen stiegen trotz des Verkehrsrückganges die Lohnkosten. Während der durchschnittliche Jahreslohn des Eisenbahnangestellten von 1666 Dollar (1921) auf 1742 Dollar (1929) gestiegen ist, sind die gesamten Lohnausgaben im gleichen Zeitraume von 2765 Millionen Dollar auf 2896 Millionen angewachsen. Die Bahnen sind zwar nicht länger einer obrigkeitlichen Lohnfestsetzung unterworfen, sie stehen aber sehr stark organisierten Gewerkschaften gegenüber. Bonn[1]) schreibt hierzu: „Die Bahnen können erhöhte Kosten nicht ohne weiteres durch erhöhte Frachten wieder einbringen. Einmal ist ihre relative Bedeutung im Leben der Völker infolge des neuen Wettbewerbs zeitweilig geschmälert worden. Sie halten nicht mehr die Schlüsselposition des gesamten Verteilungsgewerbes. Sie können nicht mehr mit ihren Frachten willkürlich Produzenten begünstigen oder ruinieren und Konsumenten ausbeuten, wie sie das in der Zeit ihrer raubgierigen monopolistischen Vorherrschaft getan haben".

Der derzeitige Präsident der U. S. A., Roosevelt, ist ein Freund des Eisenbahnverkehrs. Er befaßte sich in einer Wahlrede in Salt Lake City mit den Verhältnissen der amerikanischen Eisenbahnen. Roosevelt führte aus, den Bahnen sei Unrecht geschehen, das wieder gut gemacht werden müsse. Der Staat habe tausende Meilen von Straßen gebaut, die er leider erhalten müsse und dadurch den Eisenbahnen einen verderblichen Wettbewerb bereitet. Es müsse eine Neuordnung des Verkehrswesens erfolgen, in der jedem Verkehrsmittel der geeignete Platz zugewiesen wird. Eine Überprüfung der Gesetze in dem Sinne, daß dadurch eine Gesundung der Bahnen herbeigeführt werden könne, solle erfolgen. Dem Bundes-Verkehrsamt müsse auch die Aufsicht über den Straßenverkehr übertragen werden. Der Zusammenschluß der Eisenbahnen zwecks Ausschaltung unnützen Wettbewerbes sei zu fördern. Es gehe nicht an, daß stets Mittel durch die Wiederaufbau-Bank weiter den Eisenbahnen zur Verfügung gestellt werden. Die Bahnen

[1]) Bonn: Properity, Berlin 1931, S. 89.

müssen sich nach der Regelung der Verhältnisse aus eigener Kraft wieder herausarbeiten.[1])

An diese Rede anschließend erörtern amerikanische Finanzkreise, welche zu den großen Eisenbahnen des Landes Beziehungen unterhalten, die Aussichten für die Schaffung eines neuen Gesetzes über das Eisenbahnwesen, da der bisher geltende „Transportation Act", der 1920 in Kraft getreten ist, allgemein als veraltet angesehen wird. Aus diesem Grunde fordern die führenden Eisenbahnen der U. S. A. eine Abänderung der zur Zeit geltenden Gesetzesbestimmungen, die mit den veränderten Verhältnissen der letzten zwölf Jahre begründet wird. Die Aussichten für eine Revision der Gesetzesbestimmungen über das Eisenbahnwesen werden günstig beurteilt.[2])

In den Vereinigten Staaten bestehen 44 verschiedene Automobilgesetze[3]), die oft genug im Widerspruch zueinander stehen. In technischer Hinsicht bestehen minimale Beschränkungen. Hohe Steuern auf Fahrzeuge und Treibstoffe verteuern aber den Fernverkehr. Heute sind die Steuern auf den Kraftverkehr so hoch, daß der Eigentümer eines Wagens jährlich 24% des durchschnittlichen Wertes seines Fahrzeuges zahlen muß.[4]) Die Benzinsteuer beträgt 33% des Tankstellenpreises und die Automobilisten bringen in U. S. A. allein 12% aller staatlichen und städtischen Steuern ein.

Die amerikanischen Bahnen sind ihrerseits auch bestrebt, sich durch Neuerungen dem modernen Verkehr anzupassen. Die Personenwagen sind sehr sanitär gehalten. Im Staate New York und vielen anderen Bundesstaaten gibt es nur Polsterklassen (ausgenommen in Vorortzügen). Die Schlafwagen der Expreßzüge (mit Compartements, Dienern, Barbieren, Duschen usw.), geräumige Pullman-Cars, sind billig. Sie sind besser, aber nicht teurer als die Kraftwagen. Dichtere Zugsfolge in kleinen Zugseinheiten, fortschreitende Elektrifizierung und erhöhte Beschleunigung wird angestrebt.

Die Atchinson, Topeca und Santa Fé Eisenbahngesellschaft in den Vereinigten Staaten hat einen Motortriebwagen mit elektrischer Kraftübertragung in den Dienst gestellt, der als Gelenkwagen von 27 m Länge mit einem Dienstgewicht von 111 Tonnen konstruktiv ganz aus dem bisherigen Rahmen herausfällt. Als Antrieb dient ein

---

[1]) Vgl. Zeitung d. Vereins d. Mitteleurop. Eisenbahnverwaltungen, Nr. 48, v. 1. XII. 1932 und

[2]) Berliner Tageblatt, Nr. 539, v. 12. XI. 1932.

[3]) Dechevrens, Referat beim Intern. Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft, Berlin, Februar 1933.

[4]) Mooney, Referat beim Intern. Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft, Berlin, Februar 1933.

12-Zylinder-V-Motor. Die Höchstgeschwindigkeit dieses Motortriebwagens, der normal mit vier Personenwagen gekoppelt wird, liegt über 130 km/Std. Der Motor kann von Benzin oder Benzol auf schweres Treiböl umgestellt werden.[1])

Im Personenverkehr haben sich die Bahnen auch des Kraftwagens bedient. Die Pennsylvania Railroad ist eine Neugründung der Bahnen, die auch an der „Greyhound-Fleet", die von New York nach Chicago und Detroit fährt, beteiligt sind.

Über den augenblicklichen Stand des Eisenbahngüterverkehrs[2]) wäre zu sagen, daß in den U. S. A. die Eisenbahn von den Verkehrstreibenden als veraltet angesehen wird. Die Bahnen befördern umständlich und teuer; sie haben schlechte Lieferfristen.

Der Container(Behälter)-Verkehr wird von eigenen, meist den Bahnen gehörigen Container Companies recht gut ausgeführt. Anfänglich machten einige Staaten hierbei Schwierigkeiten. Um diese Hindernisse zu überwinden, wurden eigene Zubringergesellschaften für Containers gegründet. Die Container werden in einer eigenen Spezialklasse tarifiert. Der Behälterverkehr in U. S. A. ist dezentralisiert.

Der Sammelverkehr wird durch — ebenfalls den Eisenbahnen gehörige — Carloading-Companise besorgt, die selbst in kleinen Orten Stationen und Büros unterhalten.

Die billige Herstellung, hohes Einkommen der Bewohner und vorteilhafte Kreditsysteme, schließlich die Unternehmerlust verbreiteten den Kraftwagen sehr. Hinzu tritt noch, daß ein ausgezeichnetes, zu niedrigen Kosten erbautes Straßensystem die Überwindung großer Entfernungen leicht macht. Der gewerbsmäßige Kraftwagenverkehr wird von verhältnismäßig weniger Kleinbesitzern als in Deutschland betrieben.

Schon heute übertrifft der Wert der Kapitalanlagen in Kraftwagen aller Art und in Automobilstraßen die Kapitalaufwendungen der Eisenbahngesellschaften für Anlage- und Betriebsmittel. Die große Entwicklung des Kraftwagenverkehrs in den Vereinigten Staaten erklärt Bonn[3]) damit, daß eine Konsumintensivierung einsetzte. Am revolutionärsten war hierin die Automobilindustrie, besser gesagt die Herstellung des Fordwagens. Ford wurde ein Begriff: der des modernen amerikanischen Industriesystems. Faulkner[4]) meint, die Automobilindustrie sei das Spiegelbild des Optimismus der amerikanischen Bevölkerung.

---

[1]) Keesings Archiv der Gegenwart, 23. VI. 1933, S. 898.

[2]) Der Verfasser hat die nachstehenden Ausführungen auf Grund von Informationen bei der Schenker Co. Inc. in New York gemacht.

[3]) Bonn: Prosperity, Berlin 1931, S. 31.

[4]) Faulkner: Amerikanische Wirtschaftsgeschichte, Dresden 1929, Bd. II, S. 176.

Es haben die Eintragungen von Personenkraftwagen von 1921 bis 1929 um 181% und die der Lastkraftwagen um 235,9% zugenommen.[1]) Der Automobilverkehr hat sich so bewährt, daß vielfach unrentable Bahnlinien aufgelassen wurden. Schon 1920 hatten die U. S. A. ungefähr 2 Millionen Personenautos, also mehr als 80% der Autozahl der Welt,[2]) aufzuweisen.

Einen Überblick über die Bewegung im Bestand der Kraftfahrzeuge der U. S. A. geben folgende Zahlen wieder:[3])

1. Produktion (P) und Bestand*) (B) in 1000 Stück:

Jahr		Gesamtzahl	davon Personenwagen	davon Lastwagen und Omnibusse
1928	P	4.359	3.829	531
	B	23.127	20.242	2.885
1929	P	5.358	4.578	771
	B	24.493	21.384	3.109
1930	P	3.356	2.785	571
	B	26.501	23.128	3.379
1931	P	2.390	1.973	417
	B	26.657	23.183	3.474
1932	P	—	—	—
	B	26.124	22.671	3.453

2. Amerikas Außenhandel in Stück Kraftwagen:

Jahr	Einfuhr	Ausfuhr
1928	829	507.097
1929	1.215	536.207
1930	1.041	237.582
1931	2.834	128.357

Der stärkste Import an Kraftwagen nach den U. S. A. ging aus dem benachbarten Kanada vor sich, der stärkste Export erfolgte bis 1929

[1]) Bonn: Properity, Berlin 1931, S. 88.

[2]) Schönemann: Die Vereinigten Staaten von Amerika, Stuttgart 1932, B. II, S. 330.

[3]) Veröffentlichungen des Reichsverbandes der Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft 1931, 5. Aufl., Berlin 1932, S. 130.

*) Bestand jeweils am 1. Januar.

nach Australien, dann aber 1930 und 1931 nach Belgien. Doch ist hierbei zu bemerken, daß die Wagen speziell nur nach Antwerpen gingen. Von dort aus hat bekanntlich die Firma Ford das ganze europäische Festland — ausgenommen Rußland — mit ihren kompletten Wagen oder Halbfabrikaten versorgt.

Die große Bedeutung der Kraftverkehrswirtschaft der U. S. A. spiegelt sich am besten im Rohstoffverbrauch wider. Dank der vorzüglichen statistischen Erhebungen in den U. S. A. konnte man für das Jahr 1931 feststellen,[1]) daß der Kraftverkehr 85% der Brennstoffproduktion, 81% der Gummi-, 53% der Öl- und Fett-, 60% der Spiegelglas-, 54% der Stahl-, 7,8% der Spezialstahl-, 35,8% der Blei-, 9% der Zink-, 12,6% der Blech-, 9,6% der Baumwolle, 28% der Woll-, 51% der Feinleder- und 17% der Holzproduktion der Vereinigten Staaten aufgenommen hat. Auch ist berechnet worden, daß der Kraftverkehr ungeheure Mengen der verschiedenartigsten sonstigen Produkte verwendet hat, von der Schwefelsäure bis zum Platin und Iridium. Die Produktion von 100.000 Wagen hat trotz des technischen Hochstandes indirekt etwa 5 Millionen Arbeitsstunden für die Stahlindustrie allein ergeben. Auch die sozialen und kulturellen Leistungen des Kraftverkehrs sind bedeutend. Ein neues Handwerk in Form der über das ganze Land verstreuten Reparaturwerkstätten ist erstanden. In den U. S. A. werden beispielsweise täglich etwa 51.500 Autobusse eingesetzt, um Schulkindern aus Dörfern, Siedlungen und einzelnen Gehöften die regelmäßige Teilnahme am Unterricht zu ermöglichen. Aber auch der Zustrom der Überschußbevölkerung vom Land zur Stadt wird abgebremst und so die Entvölkerung des Flachlandes verhindert. Das Kraftfahrzeug hat die entlegenen kleinen Ortschaften an den großen Verkehr herangebracht, hat alte Industrien wieder aufleben lassen und zahlreiche neue gewerbliche Betriebe, wie Hotels, Garagen, Tankstellen usw. entstehen lassen.

In den U. S. A. wird das Recht zum Betrieb eines Kraftwagentransportgewerbes durch einfache Anmeldung zum Register erworben. Besondere Abgaben bestehen nicht. Mit der jährlichen Erneuerung der Kraftwagennummer bei der Polizei werden alle Gebühren in einer Summe entrichtet.

Das Kraftwagengewerbe, besonders im Gütertransport, ist also vollkommen auf freie Konkurrenz eingestellt. Der Güterkraftwagen „Truck" genannt, ist daher der Bahn meist überlegen; durch die guten Straßen so gar auf weite Strecken. Die Trucks haben hierbei schon

[1]) R. de Nercy, Referat beim Intern. Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft, Berlin, Februar 1933.

durch Spediteure meist die Rückfracht fest engagiert. Die Truckkonkurrenz nach den kleineren Ortschaften macht sich für die Bahnen der U. S. A. nicht so fühlbar wie in Deutschland für die Eisenbahn.

Im Personenverkehr der Autobusse ist in mehreren Staaten die Errichtung von Wartehallen (Terminhalls) gesetzlich vorgeschrieben. Hier sind auch die Beförderungspreise angeschlagen. Es besteht heute kein so rücksichtsloser Kundenfang mehr, wie vor einigen Jahren. Die Reisegeschwindigkeit der Omnibusse, die mit allen Reisebequemlichkeiten versehen sind, ist sehr hoch.

Die Einführung des Automobils brachte ein Wiederaufleben des Straßenbaus mit sich, das an die Ära der Turnpike-Straßen[1]), Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts erinnert. Seit 1916 hat die Bundesregierung durch gesetzliche Maßnahmen den Straßenbau sehr gefördert. Ende 1921 waren 45.278 km Straßen vollendet oder im Bau, der nahezu ½ Milliarde Dollar verschlang, wozu die Regierung ca. 40% beitrug.[2]) Das Straßennetz der U. S. A. für den Kraftverkehr ist rund 4.867.000 km lang, etwa zwölfmal so lang als das 401.400 km betragende Schienennetz.

Die Höhe der Aufwendungen Amerikas für den Straßenbau übertrifft die eines jeden anderen Staates der Welt.

An eine Lösung des Kraftwagen-Eisenbahn-Problems ging man trotz der Roosevelt'schen Zusagen nicht heran. Amerika ist unsentimental, es überläßt die Regelung vielmehr im Sinne liberalistischer Wirtschaftspolitik dem freien Spiel der Kräfte. Daß hierbei die Eisenbahnen ungünstig abschneiden werden, d. h. der Zwangsläufigkeit technischer und wirtschaftlicher Entwicklung nicht auf die Dauer gewaltsamen Widerstand zu leisten vermögen, ist aus den in dieser Arbeit vielfach dargelegten Gründen zu erwarten.

---

[1]) „Turnpike" benannt nach dem Drehkreuz oder Schlagbaum, der zum Einzug der Maut diente, aus deren Erlös das in den Straßen investierte Kapital verzinst wurde.

[2]) Faulkner: Amerikanische Wirtschaftsgeschichte, Dresden 1929, Bd. II, S. 177 u. 178.

Die staatlichen Einnahmen aus dem Kraftverkehr einzelner europäischer Länder:

Land	durchschnittliche Einnahmen in schw. Francs[1]) pro Jahr	Kraftwagenbestand[2])	Ein Fahrzeug trägt dem Staate ein: schw. Fcs. jährlich
Deutschland	634,500.000.—	650.000	975.—
Schweiz	60,674.000.—	82.300	737.—
Großbritannien	979,424.000.—	1,404.000	697.—
Čechoslow. Republik. .	58,800.000.—	91.600	642.—
Italien	192,000.000.—	318.000	613.—
Frankreich	783,800.000.—	1,689.000	465.—

[1]) Referat von Joassart, Intern. Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft, Berlin, Febr. 1933.

[2]) Abgerundet laut Statistischem Jahrbuch f. d. Deutsche Reich, Berlin 1933.

Literaturverzeichnis.

A. Bücher:

Acworth: Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, deutsch v. Wittek, Berlin 1926.
Adam: Der Kaufmann im Verkehr mit der Eisenbahn, Leipzig 1928.
Anschütz: Die Verfassung des Deutschen Reiches, v. 11. August 1919, 14. Aufl., Berlin 1932.
Baumann: Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931.
Bonn: Prosperity, Berlin 1931.
Brockhaus, Der Große, 15. Aufl., Bd. 5, 1930.
Cassel: Theoretische Sozialökonomie, 4. Aufl., 1927.
Cohn: Untersuchungen über englische Eisenbahnpolitik, Leipzig 1874.
Cournot: Untersuchungen über die mathem. Grundlagen der Theorie des Reichtums, Sammlung sozialwiss. Meister, Bd. XXIV, Jena 1924.
le Coutre: Betriebsorganisation, Handelshochschule, Bd. I.
Dobretsberger: Freie oder gebundene Wirtschaft ?, München 1932.
Faulkner H.U.: Amerikanische Wirtschaftsgeschichte, deutsch v. Polog, Dresden 1929.
Findeisen-Großmann, Grundriß der Handelswissenschaft, 16. Aufl., 1928.
Fritsch: Das deutsche Eisenbahnrecht, 1927.
Fritsch: Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reiche und in Preußen, 1930.
Giese: Allgemeines Verwaltungsrecht, Handelshochschule, Bd. III.
Giese: Hauptfragen der Reichsbahn-Politik, 1928.
Giese-Cahn: Allgemeines Verwaltungsrecht, Die Handelshochschule, Bd. III.
Gottl, v. Ottilienfeld: Bedarf und Deckung, Jena 1928.
Grundriß der Sozialökonomik, Bd. V, Tübingen 1930.
Hammer: Die Reichsbahn als Auftraggeberin der deutschen Wirtschaft, 1932.
Hedemann: Schuldrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches, 2. Aufl., 1928.
Heder v.: Die Konkurrenzfähigkeit der Kraftwagen und Kraftwagenlinien gegen Eisenbahn und Kleinbahn, 1931.
Hellauer: Nachrichten- und Güterverkehr, Die Handelshochschule, Bd. IV.
Hirsch Julius: Die Wirtschaftskrise, Berlin 1931.
Hirsch Julius: in Harms „Volk und Reich der Deutschen", Berlin 1930.
Hirsch Julius: Das amerikanische Wirtschaftswunder, Berlin 1926.
Hoffmann: Reichsgewerbe-Ordnung, 26. u. 27. Aufl., Berlin 1925.
Homberger: Wirtschaftsführung und Finanzen bei den englischen Eisenbahnen, 1928.
Homberger: Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den amerikanischen Eisenbahnen, 1929.
Isaac: Überlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1932.
Jahrbuch für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1925/26, München 1926.
Jastrow: Adam Smith, Textb. z. Studium über Wirtschaft und Staat, Bd. 3.
Laum: Wirtschaftsgeschichte, Die Handelshochschule, Bd. IV.
Lederer: Planwirtschaft, Tübingen 1932.
Lehmann: Allgemeiner Teil des Bürgerl. Gesetzbuches, 3. Aufl., Berlin 1926.
Leitner: Wirtschaftsgeographie, Die Handelshochschule, Bd. IV.
Leyen, A. v. d.: Eisenbahnen, Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 4. Aufl., Jena 1926, III.
List: Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems, Leipzig 1833.
Mantey: Die Reichsbahnemissionen, 1932.
Marx: Das Kapital, bearb. v. Kautsky, 1929.

Mellerowicz: Allgemeine Betriebswirtschaftslehre, 1932.
Moll: Die Finanzpolitik der Reichsbahn, Leipzig 1931.
Mombert: Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspraxis, Die Handelshochschule.
Moormann: Das Tarifwesen, Leitfaden f. d. Verkehrsdienst, 1932.
Müller-Freienfels: Philosophie der Individualität, 1921.

Penndorf: Industriebetriebslehre, Die Handelshochschule, Bd. I.
Philippovich-Szomary: Grundriß der politischen Ökonomie, I. Bd., 10. Aufl., Tübingen 1926.
Philippovich-Szomary: dtto, Band 2, Tübingen 1921.
Prochazka: Die tschechoslowakische Automobilgesetzgebung, Brünn 1933.

Quaatz: Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn, 1929.

Railway Year Book, London 1931.
Rathenau W.: Von kommenden Dingen, Berlin 1918.
Ricardo: Grundsätze der Volkswirtschaft und Besteuerung, deutsche Ausgabe von Waentig.
Ricci: Dal protezionismo al syndicato, Bari 1926.
Röpke: Finanzwissenschaft, Die Handelshochschule, Bd. II.

Saitzew: Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen, Bern 1932.
Sarter: Verkehrsprobleme der Reichsbahn, 1932.
Sarter-Kittel: Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, II. Aufl. 1927 u. III. Ausg. 1931.
Sax E.: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. III, 1920.
Sax E.: Die Eisenbahnen, 1922.
Sax E.: Preiserscheinungen des Verkehrswesens, 1926.
Schaeffer: Gedanken Machiavellis, Inselverlag.
Schlottmann: Die Verfassungen, Berlin 1931.
Schmalenbach: Grundlagen der Selbstkostenrechnung und Preispolitik, 5. Aufl., Leipzig 1930.

Schmidt F.: Kalkulation und Preispolitik, Die Handelshochschule Bd. I.
Schneider: Reine Theorie monopol. Wirtschaftsformen, Tübingen 1932.
Schönemann: Die Vereinigten Staaten von Amerika, 1932.
Schunck: Grundzüge des Bahnpolizeirechts in Preußen, 1910.
Skischally: Die Kosten im Straßenbau, Berlin 1932.
Smith Adam: Inquiry into the natur and causes of the wealth of nations, Übersetzt v. Stirner, Leipzig 1924.
Sombart: Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert, 7. Aufl., 1927.
Sombart: Der moderne Kapitalismus, Bd. III/1.
Sombart: Das Wirtschaftsleben im Zeitalter des Hochkapitalismus, 1927.

Staatslexikon, Freiburg i./Br. 1929.
Statistisches Jahrbuch der Čechosl. Republik, Prag 1934.
Statistisches Reichsamt: Statistisches Jahrbuch, Bd. 1910, 1932, 1933.
Staudinger: Der Staat als Unternehmer, Berlin 1932.
Strauch: Die Philosophie des „Als-Ob" und die hauptsächlichsten Probleme der Rechtswissenschaft, München 1923.

Weber Adolf: Volkswirtschaftslehre, 3. Aufl., 1930.
Weber Alfred: Industrielle Standortlehre, 1923.
Weber Max: Wirtschaftsgeschichte, posth. Ausg., 2. Aufl., 1924.
Wiedenfeld: Transportwesen; Grundriß der Sozialökonomik, Bd. V/III, Tübingen 1930.
Wolfers: Überproduktion, fixe Kosten und Kartellierung. Archiv f. Sozialwissenschaft, Bd. 60/62.

B. Zeitschriften und Broschüren; Sitzungsprotokolle:

Arbeitsausschuß für den Spediteurvertrag, Sitzungsprotokolle.
Auto-Pressedienst, Berlin.
Berliner Börsen-Courier.
Berliner Tageblatt.
Der bahnamtliche Rollfuhrunternehmer, Halle.
Der deutsche Ökonomist.
Der Fuhrhalter, Berlin.
Der deutsche Volkswirt.
Der Motor.
Der Wirtschaftsdienst.
Deutsche Allgemeine Zeitung.
Deutsche Bergwerkszeitung.
Deutsche Gruppe der Internat. Handelskammer: Sitzungsberichte.
— Bericht über den Washington-Kongreß, 1931.
— Bericht zur Frage Eisenbahn-Kraftwagen, 6. IX. 1932.
Deutsche Reichsbahngesellschaft: Berichte über die Studienkonferenzen.
— Dienstvorschriften.
— Die neue Tarifermäßigung, 1931.
— Geschäftsbericht 1931.
— Tarif- und Verkehrsanzeiger.
— Vogt, „Welche Tarifpolitik muß heute die Deutsche Reichsbahn verfolgen?" 1932.
Deutscher Eisenbahnverkehrs-Verband: Sitzungsprotokolle.
Die Reichsbahn, Berlin.
Frankfurter Zeitung.
Generalsekretariat d. Intern. Handelskammer, Paris, Sitzungsberichte.
Generalversammlungs-Bericht der „SESA" für 1932.
Geschäftl. Nachrichten der vereinigten Preuß. u. Hess. Staatsbahnen, Jahrg. 1913.
Heinemann: Zur Entwicklung des Güterverkehrsmonopols, Berlin 1931.
Internationale Wirtschaft, Paris.
Internationaler Kongreß der Kraftverkehrswirtschaft, Berlin, Februar 1933, Referate.
Keesings Archiv der Gegenwart.
Liverpool Journal of Commerce.
Ministry of Transport, London: Report of the Conference on Rail and Road Transport, 1932.
Mitteilungen der Forschungsstelle für den Handel, Berlin.
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin.
Mitteilungen des Langnam-Vereins.
Neudeutsche Wirtschaftsrundschau.
Prager Tagblatt.
Recent Economic Change in the United States.
Reichsbahnkalender für 1932.
Reichsgerichtszeitung.
Reichsgesetzblatt, Berlin (Gesetzestexte).
Statistisches Reichsamt: Wirtschaft und Statistik.
Verein deutscher Spediteure e. V. Berlin, Sitzungs- und Sonderberichte.
Verkehrswissenschaftliche Woche.
Veröffentlichungen d. Reichsverb. d. Automobilindustrie: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft, 5. Aufl., Berlin 1932.

Vierteljahrshefte zur Konjunkturforschung.
Wirtschaftsheft 8 der Frankfurter Zeitung v. 1932.
Zeitschrift für handelswissenschaftliche Forschung.
Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen.
Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
Außerdem: čechoslowakische, französische, amerikanische und englische Tagespresse, Deutscher Handelsdienst, Berlin.

Lebenslauf.

Othmar Ziegler wurde am 12. Januar 1896 zu Müglitz in Mähren geboren. Er schlug die kaufmännische Laufbahn ein und war bisher Bankdirektor in Berlin.

Nach Ablegung der vorgesehenen Reifeprüfung wandte er sich dem Studium an der Universität in Berlin zu. Er studierte im Hauptfach Staatswissenschaft, in den Nebenfächern Philosophie und Kunstgeschichte.

Druck von Heinr. Mercy Sohn in Prag.